

# Verkehr und Energie

## Straßenverwaltung und Straßenbau

Die Abteilung verwaltete und erhielt im Jahre 1990 2.752 km öffentliche Straßen, von denen 214 km Bundesstraßen B, 38 km Autobahn und 2.500 km Gemeindestraßen waren.

Für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für den Ausbau der Siedlungsstraßen wurden 4 Straßenwalzen, 13 Gehwegwalzen, 2 Vibrationswalzen, 2 Motorgrader, 10 Straßenreparaturzüge, 1 Lastkraftwagen (Wasserwagen) und 1 Straßenfräse sowie ein Minibagger eingesetzt. Diese Straßenreparaturfahrzeuge ermöglichten eine rasche Behebung von Schäden in leichten, bituminösen Straßendecken. Für die Neuherstellung bzw. Instandsetzung von Versorgungsleitungen und Kanälen wurden von der Abteilung an öffentliche Dienststellen und an private Bauwerber rund 13.600 Aufgrabungsbewilligungen erteilt. In 157 Fällen wurden in verkehrsreichen Straßen statt Aufgrabungen Bohrungen (88) und Minierungen (69) durchgeführt.

Für die Überprüfung von Aufgrabungen, Baustellenabsicherungen und Lagerungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden vier PKW, darunter zwei mit Funkausstattung, eingesetzt. Im Zuge der vorgenannten Inspektionen wurden rund 47.000 km zurückgelegt. Sobald Mängel festgestellt werden konnten, ist deren unverzügliche Behebung veranlaßt worden. Die Beanstandungen führten in fast allen Fällen zum Erfolg. Es werden auch in Zukunft diese Kontrollfahrten fortgesetzt, um eine klaglose Abwicklung der Aufgrabungen im Interesse der Öffentlichkeit zu erreichen.

In Zusammenhang mit der MA 39 wurden im Jahre 1990 wieder laufend stichprobenweise Druckversuche mit Lastplatten während der Zuschüttung und auf den zugeschütteten Künetten durchgeführt. Bei den insgesamt rund 400 Lastplattenversuchen wurden nur an etwa rund 175 Stellen positive Ergebnisse erzielt, d. h. die Zuschüttung und Verdichtung der Künetten wurden nicht immer ordnungsgemäß durchgeführt. Bei den restlichen 225 Stichproben stellte man mangelhafte Verdichtungen fest. In diesen Fällen wurden die bauausführenden Firmen beauftragt, die Mängel durch Nachverdichtungen beziehungsweise durch einen Materialaustausch zu beheben.

In den Hauptstraßen der Gemeinde Wien wurden verschiedene Straßenbauten durchgeführt, und zwar Fortsetzungsarbeiten, neue Baumaßnahmen und Abschlußarbeiten. Zu den Fortsetzungsarbeiten im 2. Bezirk zählten die Ausstellungstraße von ONr. 1 bis ONr. 71 samt Elderschplatz von ONr. 1 bis ONr. 2, wobei ein kompletter Umbau der Haupt- und Nebenfahrbahn sowie der Abstellflächen und der Gehsteige durchgeführt wird bzw. wurde und das voraussichtliche Bauende für Juni 1991 mit der endgültigen Belagsherstellung vorgesehen ist. Im 11. Bezirk in der Simmeringer Hauptstraße von ONr. 130 bis ONr. 134 wurde ein Umbau der Gehsteige sowie der Abstellflächen durchgeführt. Im 13. Bezirk wurde nach umfangreichen Verlegungen von Gas-, Wasser- und Kanalleitungen eine Fahrbahnerneuerung durch Austausch der Kleinsteinpflasterdecke mittels lärmindernden Asphaltbeton in der Maxingstraße zwischen der Trauttmansdorffgasse und dem Montecuccoliplatz ausgeführt. Im 14. Bezirk in der Linzer Straße von der Hochsatzengasse bis zur Hütteldorfer Straße wurde der Umbau der Fahrbahn, der beidseitigen Gehsteige sowie beider Abstellflächen durch Ersatz der vorhandenen Pflasterdecke mit einer neuzeitlichen Straßenkonstruktion wie auch durch Pflasterung der Parkspuren fertiggestellt. In der Kaltenleutgebner Straße im 23. Bezirk von der Willergasse bis zur Firma Perlmöser wurde eine Fahrbahnerneuerung mittels Belagsherstellung nach Abschluß des Kanalneubaues und einer Gasrohrlegung abgeschlossen.

Neue Baumaßnahmen wurden in folgenden Straßenabschnitten gesetzt, wobei der Abschluß meist im Jahre 1990 erfolgte: Im 1. Bezirk wurden am Ring (Dr.-Karl-Lueger-Ring 2–8 und Parkring 6–20) Fahrbahnbelagsarbeiten (Auswechslungen) wegen Spurrinnenbildungen durchgeführt. Im 5. Bezirk in der Schönbrunner Straße von der Grohgasse bis zur Kettenbrückengasse wurden bzw. werden die Fahrbahn sowie die beidseitigen Gehsteig- und Abstellflächen mit neuzeitlichen Oberflächenbefestigungen ausgestaltet. Im 11. Bezirk in der Kaiserebersdorfer Straße von ONr. 1 bis ONr. 65 und von ONr. 2 bis ONr. 86 wird bis Ende Mai 1991 ein kompletter Umbau durch Generalsanierung der Fahrbahn und der Abstellflächen mittels Ersatz der alten Kleinsteinpflasterdecke durch eine Asphaltbetondecke sowie mit Hilfe der Neuherstellung von Gehsteigen zur Ausführung gelangen. Im 13. Bezirk wurde der Kreuzungsbereich Speisinger Straße/Feldkellergasse zur Hebung der Verkehrssicherheit großzügig nach neuen verkehrstechnischen Erkenntnissen umgebaut und ausgestaltet. Im 14. Bezirk wird in der Linzer Straße von der Utendorfgasse bis Wolf in der Au (Westbahn) sowie in der Hauptstraße von ONr. 2 bis ONr. 14 bis Juni 1991 ein Umbau der Fahrbahn, der Abstellflächen und der Gehsteige zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmverminderung durch Austausch der unregelmäßigen Kleinsteindecke zur Ausführung gelangen, im 16. Bezirk in der Waggasse von der Thaliastraße bis zur Arneithgasse ein Austausch der vorhandenen Pflasterdecke durch eine neuzeitliche, lärmindernde Asphaltbetonkonstruktion auf der Fahrbahn vorgenommen; ebenso wurden die Abstellflächen und Gehsteige umgestaltet. Im 16. Bezirk in der Ottakringer Straße von der Paltaufgasse bis zur Enekelstraße wurde ein kompletter Umbau mittels Ersatz der alten Pflasterdecke durch eine neuzeitliche Asphaltbetonkonstruktion der Fahrbahn durchgeführt, so daß damit die letzte Lücke in der Neugestaltung der Ottakringer

Straße geschlossen wurde. Im 17. Bezirk in der Amundsenstraße von der Hüttelbergstraße bis rund 400 m vor dem „Schottenhof“ wurden Belagsaufbringungen mit stellenweisem Austausch der Straßenkonstruktion abgeschlossen. Am Amannplatz im 18. Bezirk wurden die Straßenflächen zu einem Kreisverkehr mit seitlicher Verlagerung der Straßenbahngleise in der angrenzenden Gentsgasse umgebaut; ebenso wurde in der Muthgasse im 19. Bezirk von der Holzgasse bis vor die Grinzinger Straße die Straßenkonstruktion umgebaut. Im 20. Bezirk in der Wallensteinstraße von der Rauscherstraße bis zur Nordwestbahnstraße wurde ein Straßenumbau mit einer Neugestaltung mit Baumpflanzungen durchgeführt und in der angrenzenden Nordwestbahnstraße von der Rauscherstraße bis zur Pappenheimgasse ein Ersatz der Kleinsteindecke durch eine Asphaltbetonkonstruktion vorgenommen. Im 21. Bezirk wurde die Leopoldauer Straße von der Schenkendorfsgasse bis zur Töllergasse mit Hilfe der Aufbringung eines neuen Asphaltbetonbelages saniert. Im 22. Bezirk am Rautenweg von der Obachgasse bis zum Zwerchackerweg ist die gesamte Fahrbahnkonstruktion erneuert worden. Im 23. Bezirk in der Breitenfurter Straße von der Kaiser-Franz-Josef-Straße bis zur Willergasse wurden Fahrbahnanstandsetzungs- und Belagsarbeiten durchgeführt; zum besseren Anschluß der Draschegründe und aus Leistungsgründen kam es zu einem verkehrsgerechten Umbau des Kreuzungsbereiches Sterngasse—Triester Straße—Purkytgasse als erstem Bauabschnitt für den Umbau der Sterngasse von der Triester Straße bis zur Richard-Strauss-Straße, der bis April 91 beendet werden wird. Zur besseren Erschließung des Betriebsbaugebietes „Draschegründe West“ sowie für die Entlastung (Verkehrsberuhigung) des Ortskernes von Inzersdorf wurde die sogenannte „Südfahrt von Inzersdorf“ in Form eines kompletten Neubaus der Fahrbahn, der Abstellflächen und der Gehsteige sowie der Radwege verwirklicht durch den Ausbau der Vorarlberger Allee von der Richard-Strauss-Straße bis zur Laxenburger Straße.

Außer den Arbeiten auf Hauptstraßen sind nur noch einige (lediglich nach dem Grad der Wichtigkeit auszugsweise angeführte) Herstellungsarbeiten an Hauptstraßen von größerer Bedeutung. Es handelt sich vor allem um örtliche Belagsarbeiten (Teilflächen-Belagssanierungen), die Errichtung von Verkehrsinseln sowie um diverse Umbauten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen (Pflasterarbeiten). So betraf dies unter anderem die Straßenteilabschnitte 4, Prinz-Eugen-Straße (58—62), 5, Reinprechtsdorfer Straße (30—48) und Wiedner Hauptstraße (109—119), 7, Neustiftgasse (28—30, 33—35), 9, Sechschimmelgasse (15—27), 11, Simmeringer Hauptstraße (87—87 A), 12, Ruckergasse (26—40), 14, Linzer Straße (2—34, 41—65), 17, Hernalser Hauptstraße (73—97, 88—96) und Dornbacher Straße (89—125, 84—114), 18, Gersthofer Straße (122—136), 19, Heiligenstädter Straße (67—75, 58—66), 21, Stammersdorfer Straße (115—137, 116—130) und Langenzersdorfer Straße (1—19, 2—20) sowie 23, Maurer Hauptplatz (zur Gänze).

Im Rahmen der Herstellung von Nebenstraßen wurden Neu-, Umbau und diverse Belagsarbeiten (Instandsetzungen, Regenerierungen auf Grund von Zeitschäden, Frostschadensbehebungen u. a.) oder auch sonstige verschiedene Straßenumbauarbeiten wie z. B. Fahrbahnverbreiterungen bzw. Gehsteigverschmälerungen oder Parkstreifenherstellungen usw. durchgeführt. Die Arbeiten erstrecken sich unter anderem auf folgende Verkehrsflächen: 1, Seilerstätte (5—7) und Himmelfortgasse (7—15), 2, Engerthstraße (185—237, 194—224), 3, Aspangstraße (27—41), 4, Theresianumgasse (ggü. 21—35), 5, Siebenbrunnengasse/Fendigasse, 6, Mollardgasse (68—74 und 87), 8, Pfeilgasse (43—53), 9, Lustkandlgasse (19—31), 10, Davidgasse (62—64, 76—78), 11, Schmidgunstgasse (1—57), 12, Untermeidlinger Straße — Fockygasse (38—56), 13, Jagdschloßgasse (6—34) und 13, Veitingergasse (137—169), 14, Anzengruberstraße (52—68, 47—63), 15, Schwendergasse (1—27, 2—28), 16, Wilhelminenstraße (91—143), 17, Trenkwaldgasse (41—65, 44—72), 18, Lacknergasse (69—91, 84—110), 19, Kahlenberger Straße (76—84), 20, Hannoverstraße (1—33), 21, Gerichtsgasse (1—7), 22, Schüttaustraße (41—47) und 23, Karl-Schwed-Gasse (2—92).

Im Zuge der Herstellung von Siedlungsstraßen wurden Ausbau- bzw. Umbauarbeiten sowie Instandsetzungen mit gemeindeeigenen Gradern und Baumaschinen auf bisher zum Teil unbefestigten Fahrbahnen nach erfolgter Aufgrabung, aber auch Bodenverbesserungen durch den Einbau einer Frostschutz- und mechanisch-stabilen Tragschicht sowie durch Verstärkung mit Hilfe der Aufbringung einer Bitumen-Kiestragschicht samt erforderlichen Pflasterungs- und Baumeisterarbeiten durchgeführt: Solche Arbeiten erfolgten unter anderem in Teilabschnitten der Palmaygasse und der Overbeckgasse in der „SAT-Siedlung“ (13. Bezirk), weiters in der Dammäckergasse, der Brünner Straße und der Sandnergasse (21. Bezirk), in der Siedlung Wulzendorf, „Am Mühlhäufel“, unter anderem in der Glockenblumengasse, Strohblumengasse und in der Wolfsmilchgasse (22. Bezirk) sowie auf der Schanz (23. Bezirk).

Die Neuherstellung von Radwegen bzw. die Ausgestaltung von vorhandenen Straßenflächen zu Radfahrmöglichkeiten (Umbauarbeiten an Gehsteigen und Abstellflächen wie z. B. Randsteinabsenkungen und Randsteinneulagen, Herstellung von Asphalttrampen, Errichtung von Pollern zur Radwegsicherung, Um- bzw. Neubau von Straßenentwässerungsanlagen u. a.) wurde auch im Jahre 1990 fortgeführt, und zwar in 2, Rembrandtstraße (1—41), in 3, Kundmanngasse (27—39, 28—36), in 5, Fendigasse (1—35), 10, Reumannplatz (10—13) und Ettenreichgasse (1—37, 2—44), 11, Am Kanal (Teilabschnitt: Zehetbauergasse—Luise-Montag-Gasse), 13, Rosenhügelstraße (von Gallgasse bis Schluckergasse), 20, Nordwestbahnstraße (Pappenheimgasse bis Rauscherstraße) sowie in 22, Schüttaustraße (4—44).

Das Ausbauprogramm zur Herstellung von Fußgeherzonen, Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Zonen wurde ebenfalls fortgesetzt bzw. begonnen, und zwar unter anderem in 1, Herrengasse, Kohlmarkt, Michaelerplatz,

Schauflergasse und Wallnerstraße sowie Stock-im-Eisen-Platz; 7, Schrankgasse; 8, Roter Hof; 10, Antonsplatz, Ettenreichgasse, Schröttergasse, Reumannplatz; 15, Hagengasse; 20, Karajangasse und Unterberggasse und 21, Loretto-Platz.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten wurden straßenbauliche Maßnahmen (Umbauarbeiten) an Gehsteigen und Fahrbahnen gesetzt, wie z. B. die Herstellung von Verkehrsinseln und Fahrbahnteilern, Kreuzungsaufdoppelungen sowie Fahrbahnaufpflasterungen, Gehsteigvor- bzw. -durchziehungen sowie die Parkspurbeldeckungen und andere Umbauten besonderer Art, und zwar unter anderen in kleineren Teilabschnitten in 4, St.-Elisabeth-Platz und Schönburggasse, 5, Schönbrunner Straße, 6, Webgasse und Gumpendorfer Straße, 7, Kaiserstraße, 8, Albertgasse und Florianigasse, 9, Sobieskiplatz, 10, Neilreichgasse und Troststraße, 11, Lorystraße, Kopalgasse und Meidlgasse, 14, Linzer Straße, 15, Hütteldorfer Straße, 16, Friedrich-Kaiser-Gasse, 17, Kalvarienberggasse, 18, Gentzgasse, 19, Grinzinger Allee, 20, Innstraße, 21, An der oberen Alten Donau und Leopoldauer Straße, 22, Rennbahnweg, Kagraner Platz und Hirschstettner Straße sowie in 23, Breitenfurter Straße und Dreiständegasse.

Die Arbeiten im Zuge des Behindertenprogrammes wurden wie in den vergangenen 10 Jahren auch im Jahre 1990 für den gesamten Wiener Raum fortgesetzt. So wurden in erster Linie „behindertengerechte“ Gehsteigabsenkungen bei verkehrsreichen, stark von Fußgehern frequentierten Kreuzungsbereichen oder im Anschluß an Fußgeherübergänge in verschiedenen Straßenabschnitten ausgeführt, um das Befahren mit Rollstühlen zu erleichtern. Solche Arbeiten erfolgten in 4, Favoritenstraße, Wiedner Hauptstraße, 6, Gumpendorfer Straße, 9, Mariannengasse, 11, Simmeringer Hauptstraße, 16 und 17, Wilhelminenstraße, Lorenz-Bayer-Platz, 20, Wallensteinstraße, 21, Fultonstraße und 22, Erzherzog-Karl-Straße.

Im Bereich des Neubaues von städtischen Wohnhausanlagen wurden Straßenbauarbeiten ausgeführt, und zwar in Teilflächen in 6, Mollardgasse (53–55, 34–38), 10, Otto-Probst-Straße, 11, Trinkhausstraße — Kopalgasse — Oberleitengasse — Simoningplatz — Eisteichstraße und in 23, Don-Bosco-Gasse.

Im Bereich des Neubaues privater Wohnhausanlagen und sonstiger hochbaulicher Anlagen wurden diverse Straßenbauarbeiten von größerer Bedeutung ausgeführt, und zwar in 3, Ungargasse/Neulinggasse, 4, Graf-Starhemberg-Gasse, 6, Webgasse, 7, Badhausgasse/Schottenfeldgasse, 10, Kempelengasse und Karmarschgasse, 11, Klebinder-gasse-Kühgasse — Schmidgunstgasse, 12, Wilhelmstraße, 13, Bergeidengasse, 14, Dr.-Heinrich-Müller-Gasse, 15, Fenzlgasse, 16, Seeböckgasse, 19, Hohe Warte/Gallmeyergasse, 21, Scheffelstraße, Gerasdorfer Straße und Karl-Lothringer-Straße, 22, Drygalskiweg, Benjowskigasse und in 23, Draschestraße.

Der U-Bahn-Bau löste auch im Jahre 1990 eine Reihe von straßenbaulichen Maßnahmen aus. Vorwiegend war dies in den Bezirken 1, 3, 12, 15 und 20 der Fall, da rechtzeitig vor Beginn der eigentlichen U-Bahn-Bauarbeiten (Aufgrabungen wegen Einbautenverlegungen sowie Absperrungen) leistungsfähige Umleitungsstrecken für den Individualverkehr, sowie bauliche Vorarbeiten für den eigentlichen U-Bahn-Bau eingerichtet werden mußten. Auch wurden bereits nach abgeschlossenen Arbeiten für die U-Bahn großflächige Wiederinstandsetzungs- bzw. Wiederherstellungsarbeiten eingeleitet und durchgeführt, und zwar im 1. Bezirk, in Teilbereichen (Teilflächen) der Dominikanerbastei, des Dr.-Karl-Lueger-Platzes, der Stubenbastei, der Wollzeile, der Weiskirchnerstraße sowie des Minoritenplatzes, des Ballhausplatzes und der Metastasiogasse; im 3. Bezirk wurden unter anderem in großen Teilen der Erdbergstraße, Markhofgasse, Gigergasse, des Hainburgerweges und der Kundmanngasse Wiederherstellungsarbeiten abgeschlossen und entsprechende Oberflächengestaltungen in Form von Abstellflächenneuerstellungen sowie Neugestaltungen der gesamten Straßenfläche durch Umbau von Gehsteigen und Fahrbahnen einschließlich der Oberflächengestaltung durch Baumpflanzungen und Anlegung von kleinen Grünflächen durchgeführt, so im 12. Bezirk im Bereich Pottendorfer Straße — Eichenstraße — Untermeidlinger Straße sowie im Bereich Dunklergasse und Vivenotgasse. In der Goldschlagstraße und der Wurmsergasse im 15. Bezirk wurden provisorische Baumaßnahmen für Verkehrsumlegungen durchgeführt. Im 20. Bezirk sind bauliche Vorarbeiten im Zuge der Errichtung der U-Bahn-Linie „U 6 — Nord“ ausgeführt worden, und zwar in der Donaueschingenstraße, Universumstraße, Winarskystraße, Wexstraße und Engerthstraße.

Im Zusammenhang mit der Aufschließung von Betriebsbaugebieten (BBG) sind im Jahre 1990 Straßenneubauten vorwiegend in drei Industrie-Bezirken errichtet worden: Im 11. Bezirk wurden im Betriebsbaugebiet (Aufschließungsgebiet) „BBG — Dreherstraße — Sänergasse“ Teile der Dreherstraße ausgebaut; im 23. Bezirk wurde im Aufschließungsgebiet „Wienerberg-Ost“ in der verlängerten Pfarrgasse eine Fahrbahneuerstellung abgeschlossen, im „BBG-Draschegründe Ost“ wird ein kompletter Neubau der Jochen-Rindt-Straße südlich der Tenschertstraße ausgeführt. Zur Aufschließung im Zuge der Errichtung des Sozialmedizinischen Zentrums-Ost (Projekt SMZ-Ost) werden bis Dezember 1991 Teilflächen der Hardeggasse und der Wulzendorfstraße ausgebaut werden.

1990 wurden wieder Straßenbauten kleineren Umfanges für andere Dienststellen in einigen Bezirken durchgeführt, und zwar vorwiegend für die Stadtwerte-Verkehrsbetriebe die Errichtung von sogenannten „Haltestellenkaps“, für die MA 60 (Schlachthof St. Marx) der Ausbau der verlängerten Viehmarktstraße, für die MA 51 die Herstellung des Stadionparkplatzes, für die MA 49 Erhaltungsarbeiten am örtlichen Straßen- und Wegenetz des Lainzer Tiergartens und für die MA 42 Maßnahmen zur Sanierung der Ringstraßenalleen (Umbau und Sanierung der Gehalleen für den Fußgeher- und Radfahrerverkehr) sowie eines Teilbereiches der Hernalser Hauptstraße (Baumscheibenverbreiterung, Straßenentwässerungsanlage in Zusammenhang mit der Sanierung der Allee (Nebenfahrbahn).

Im Zuge der laufenden Instandhaltungsarbeiten wurden in nahezu allen Bezirken kleinere Straßenbauarbeiten wie Umbauten und Erneuerungen von Gehsteigen und Fahrbahnen sowie Regenerierungen bzw. Ausbesserungsarbeiten kleineren, nicht zusammenhängenden Umfanges sowohl in Gemeindestraßen als auch auf Gehsteigen der Bundesstraßen „B“ ausgeführt.

Nach der Übersicht über das Baugeschehen der Gemeindestraßen wird eine kurze Beschreibung der Tätigkeit der MA 28 — „Bundesstraßenverwaltung“ angeführt, die die Straßenbauarbeiten im Bereich der Autobahnen (Bundesstraßen A) und der übrigen Bundesstraßen (Bundesstraßen B) beinhaltet. Im Bereich der Bundesstraßen „A“ (Autobahnen) konnten 1990 wesentliche Projekte ausgeführt werden: So wurden auf der A 23 Autobahn „Südosttangente“ im Abschnitt Knoten Landstraße bis Knoten Prater Arbeiten im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotens Landstraße durch die MA 29 durchgeführt. Es sind dies der Neubau der Rampe 700, von Gürtel bis Anschlussstelle St. Marx, sowie Entwässerungsarbeiten für das Gesamtbauos. Ebenfalls im Bereich der A 23 im Abschnitt A 2 Südaubahn bis Sterngasse wurde im Zuge der Sanierung des rechten Fahrstreifens der bestehenden Betondecke eine lärmmindernde „Waschbeton-Oberfläche“ ausgeführt. Als weiteres Bauvorhaben erfolgte die abschnittweise Sanierung der Betondecke beider Richtungsfahrbahnen im Bereich Neilreichgasse bis Ferdinand-Löwe-Straße. Im Knoten Kaisermühlen wurden Belagsarbeiten durchgeführt. Für die von der Wiener Bundesstraßen Gesellschaft zu errichtende Verlängerung der A 23 von Knoten Kaisermühlen bis nach Hirschstetten (Anschlussstelle) wurden 1990 umfangreiche Vorarbeiten abgeschlossen, so daß nunmehr der eigentliche Straßenbau in Angriff genommen werden konnte. Das Bauende ist für Oktober 1993 geplant.

Im Bereich der Bundesstraßen „B“ wurden 1990 sowohl größere Bauprojekte (Umbau, Vollausbau u. a.) als auch Erhaltungsarbeiten geringerem Umfanges ausgeführt. Die größeren Straßenbauarbeiten betrafen die B 1 — Wiener Straße, in deren Zuge im 3. Bezirk die Kreuzung am Heumarkt/Große Ungarbrücke umgebaut wurde. Es wurden eine Stauraumverbreiterung unter Anordnung einer zusätzlichen Geradeausspur sowie der Einbau von Fahrbahnteilern durchgeführt. Auf der B 7 — Brünner Straße erfolgte von der Abfahrt Nordbrücke bis zur Schnellbahnbrücke ein kompletter Umbau bzw. Ausbau auf je zwei Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn und eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn. Was die B 10 betrifft, wurde der Bereich von der Haussteinstraße bis zur Wachaustraße umgebaut, die Anschlußrampen zur B 8 (Lassallestraße) sowie die definitive Anbindung der Schiffstation der DDSG endgültig ausgestellt. Die B 12 — Brunner Straße wurde in Abstimmung mit den Arbeiten der NÖ-Bundesstraßenverwaltung von der Landesgrenze bis zur Ehngasse ausgebaut und dabei die Kreuzung mit der Ketzergasse komplett umgestaltet. Die 1989 begonnenen Bauarbeiten auf der B 223 im Bereich Spiegelgrundstraße bis Donhartgasse, die im Umbau auf je einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und beidseitigen Parkspuren bestanden, konnten abgeschlossen werden. Die B 225 wurde im Bereich Endlichergasse — Theodor-Sickel-Gasse von Holzknechtstraße bis Laaer-Berg-Straße mit 4 Fahrstreifen ausgebaut, wobei im Bereich Theodor-Sickel-Gasse die Fahrbahnen von der anliegenden Wohnverbauung abgerückt wurden. Hier wurden auch die Richtungsfahrbahnen durch einen Fahrbahnteiler getrennt. Die Arbeiten auf der B 229 im Bereich Shuttleworthstraße — Ruthnergasse von Brünner Straße bis Siemensstraße wurden im August 1990 abgeschlossen. Der ausgeführte Straßenquerschnitt weist einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, beidseitige Parkspuren sowie Rad- und Gehwege auf. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Marchfeldkanals wurde die B 302 im Bereich Einzingergasse von Vohburgasse bis Autokaderstraße (Autobahnanschluß A 22) komplett umgebaut.

Zu den größeren, wesentlichen Erhaltungsarbeiten im Zuge von Bundesstraßen B zählen die Baumaßnahmen auf der B 1 — Hadikgasse von der Schloßallee bis zur Nisselgasse, die in der Errichtung einer Spritzschutzwand bestanden. Auf der B 3 im Bereich Eßlinger Hauptstraße von der Lannesstraße bis zur Schafflerhofstraße wurde nach dem Kanalbau der MA 30 und dem Umbau der Straßenentwässerung eine komplette Fahrbahndeckenwiederherstellung durchgeführt. Auf der B 8 — Wagramer Straße erfolgte von der Schüttaustraße bis zur Arbeiterstrandbadstraße zur Beseitigung von Spurrinnen die Aufbringung einer neuen Fahrbahndecke. Auf der B 224 — Altmannsdorfer Straße wurde von der Sagedergasse bis zur Anton-Baumgartner-Straße die Fahrbahndecke komplett und die bituminöse Tragschicht großteils erneuert. Auf der B 226 — Adalbert-Stifter-Straße von der Klosterneuburger Straße bis zur Dresdner Straße sowie auf der B 230 — Laxenburger Straße von der Gudrunstraße bis zur Buchengasse und von der Raxstraße bis zur Sahulkagasse wurden Belagsarbeiten durchgeführt und in den Stauräumen die bituminöse Tragschicht erneuert. Auf der B 228 im Bereich Haidestraße von der Anschlussstelle A 4 bis Landwehrstraße wurde die bituminöse Tragschicht verstärkt und eine neue Fahrbahndecke aufgebracht. Des weiteren wurden laufende Instandhaltungsarbeiten an verschiedenen Bundesstraßen in diversen Bezirken durchgeführt. Im Rahmen des Gemeindestraßenbudgets wurden schließlich Gehsteige, Parkplätze und Nebenfahrbahnen bei Bundesstraßen „B“ geplant.

## Brückenbau und Grundbau

Die Abteilung gliedert sich in die Fachbereiche „Brückenbau und Straßentunnel“, „Grundbau“ und „Allgemeines, Brückenprüfung und Sonderbauten“.



*Amtsführende Stadträtin für Konsumentenschutz, Frauenfragen, Recht und Bürgerdienst Christine Schirmer hält eine Festrede zum 20jährigen Bestehen der Lebensmitteluntersuchungsanstalt*

Foto: Rohrmoser

*Präsentation des Vereines „Sprungbrett“*

Foto: Rohrmoser





*Amtsführender Stadtrat für Umwelt, Freizeit und Sport Dr. Michael Häupl begrüßt den tausendsten „Rundum-Wien-Wanderer“*

Foto: Landesbildstelle

*Preisverleihung für „Wien im Blumenschmuck“*

Foto: Landesbildstelle



Der Fachbereich Brückenbau und Straßentunnel gliedert sich in die Gruppen „Planung und Bauvorbereitung“, „Neubau“ und „Erhaltung“. Das Arbeitsgebiet dieser Gruppen schließt aber auch Stützmauern und Stiegenanlagen ein. Im Rahmen der Gruppe Planung und Bauvorbereitung wurden für den Roßauer Steg die Ausschreibungsplanung sowie gestalterische Planungsleistungen durchgeführt, für die Fuß- und Radwegunterführung unter der Kagraner Brücke wurde ebenfalls ein Ausschreibungsprojekt samt Variantenuntersuchung erstellt und abgeschlossen. Das Projekt der Überführung der Bundesstraße B 3 über das Gleisdreieck Floridsdorf wurde im Umfang eines Generellen Projektes weitgehend abgeschlossen, für die Bitterlichbrücke mit einem Ausschreibungsentwurf begonnen. Die konstruktive Studie für die Überführungen der „B 225 – Wienerbergstraße“ über den Zentralverschiebebahnhof und die Aspangbahn wurde abgeschlossen. Ferner wurden für die MA 30 ein vereinfachter Vorentwurf einer Unterführung und ein genereller Entwurf für den Umbau der Verbindungsbahnbrücke im Bereich der B 227 – Donaukanalstraße durchgeführt. Für den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds wurde die Projektierung einer Eisenbahnbrücke im Zuge der Floridsdorfer Hochbahn über die Ignaz-Köck-Straße begonnen und abgeschlossen. Ferner erfolgten für die MA 38 eine beratende Mitwirkung bei der Planung der Donaukanalquerung der U 6/12 im Bauabschnitt „Jägerstraße“ und der integrierten B 226 – Floridsdorfer Straße, sowie eine Unterstützung bei den dazu erforderlichen ministeriellen Genehmigungen. Neben diesen Tätigkeiten waren laufend Anfragen in Zusammenhang mit der Errichtung von Stiegen, Brücken und Unterführungen usw. zu beantworten und über den Projektstand einer Reihe von Planungen zu berichten sowie deren Fortgang zu betreiben.

Die städtischen Brückenneubauten umfaßten im Jahre 1990 fünf Projekte. Der im Oktober 1989 begonnene Neubau des Reitschulsteges im Zuge der Jauresgasse über die Verbindungsbahn wurde im Februar 1990 fertiggestellt. Hier handelt es sich um einen Ersatz des Altbestandes auf Grund einer Überalterung.

Neuerrichtet mit einer Bauzeit von April bis September 1990 wurde die Schuhmeierbrücke über den Wurzbach. Als Grenzbrücke zwischen Wien und Purkersdorf ist sie die einzige Zufahrtsmöglichkeit in die Schuhmeierstraße. Der Altbestand wies nur eine beschränkte Belastbarkeit auf (3,5 t) und mußte in den letzten Jahren, auf Grund des schlechten Bauzustandes, halbseitig gesperrt werden. Die Kosten für die Wiedererrichtung werden von Wien und Purkersdorf zu gleichen Teilen getragen.

Einen weiteren Neubau stellt die Errichtung des Katzbergersteges dar (Bauzeit Juni–November 1990). Er ermöglicht die Anbindung einer neu errichteten Wohnhausanlage der Stadt Wien über die Liesing an das vorhandene Fuß- und Radwegnetz am rechten Liesingufer. Obwohl die Tragkonstruktion aus Stahl besteht, wird mit Hilfe von Holzbohlenbelag, Holzgeländer und gestalterischer Form das Aussehen eines Holzsteges erreicht.

Im August 1990 wurde mit der Errichtung des Roßauer Steges über den Donaukanal, der für Fußgänger und Radfahrer eine Verbindung zwischen 2. und 9. Bezirk in der Höhe der Seegasse schafft, begonnen. Die Konstruktion, ein räumliches Stahlrohrfachwerk mit Widerlagern aus Stahlbeton mit der Möglichkeit einer Begrünung, entstand in intensiver Zusammenarbeit zwischen Architekt, Projektant und der Abteilung. Die Firma Siemens-Nixdorf leistet einen Baukostenbeitrag in der Höhe von 7 Millionen Schilling. Die Fertigstellung ist mit August 1991 vorgesehen.

Im Bereich der Kagraner Brücke wurde im November 1990 mit den Arbeiten für die Fuß- und Radwegunterführung Kagraner Brücke begonnen, durch die neben der Verknüpfung der vorhandenen Radrouten zu beiden Seiten auch eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Bundesstraße B 8 – Angerer Straße geschaffen wird. Dabei ist es erforderlich, die Kragplatte der vorhandenen Fußwegunterführung durch eine breitere Konstruktion zu ersetzen und mittels Rampen zu beiden Seiten der Kagraner Brücke die Anbindung an die Wegrelationen herzustellen. Die Arbeiten werden im Mai 1991 fertiggestellt sein.

Die Bundesbauvorhaben im Brückenneubau umfassen die Bauarbeiten für den Umbau der A 23 Südosttangente – Knoten Landstraße (Baubeginn August 1989). Beinhaltet sind die Neuerrichtung einer Fahrbahn, der Rampe 700, von der Gürtelauffahrt direkt zur Ausfahrt nach St. Marx, die Verbreiterung der Hauptfahrbahnen 200 und 600 von derzeit 2x2 Fahrspuren auf 2x3 Fahrspuren durch Tragwerksverbreiterungen sowie Mittelstreifenverschiebungen bis zum Bereich Knoten Prater. Diese Maßnahmen sollen eine Verkehrsablaufverbesserung und eine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit in den ehemaligen Bereichen der Verflechtungsspuren herbeiführen. Die Arbeiten werden nach einem den geringsten Verkehrsbehinderungen optimierten Bauzeitplan durchgeführt und im Februar 1992 abgeschlossen. Die Verkehrsbehinderungen durch die beauftragten Arbeiten der Abteilung werden infolge Bauablaufoptimierung nur bis Juli 1991 gegeben sein. Im Jahre 1990 konnten die Rampe 700 und die 1. Phase der Verbreiterung (linke Fahrbahnseite der Verbreiterung der A 23) im Juli frühzeitig dem Verkehr übergeben werden. Eine weitere Bauzeiteinsparung von 9 Monaten erfolgte auf der Richtungsfahrbahn 600 zum Laerberg Tunnel, die im Dezember 1990 mit der Fertigstellung der 2. Phase der Verbreiterung (rechtsseitig) mit drei Fahrstreifen dem Verkehr freigegeben werden konnte.

In den Bereich Brückenneubau und Tunnelbau fallen auch die Bauvorhaben der Wiener Bundesstraßen AG (WBAG). Hier führt die Stadt Wien für die WBAG aufgrund eines Übereinkommens gegen Kostenersatz die Bauaufsicht durch. Mit Baubeginn 1. August 1989 wurde mit zwei Baulosen am Projekt der Verlängerung der A 23 – Südosttangente Richtung Hirschstetten der Startpunkt gesetzt. Dabei handelt es sich um die Bauabschnitte Tieflage 1 – Stadlauer Tunnel und Tieflage 2 – Hirschstettner Tunnel. Die Tieflage 1 besteht aus einer Damm- und Niveaulage mit einer Länge von rund 440 m, aus Rampenstrecken in Tieflage mit einer Länge von 570 m sowie aus

einem Tunnel mit einer Länge von 465 m. Weiters beinhaltet die Tieflage 1 die Abfahrtsrampe 100, die einen Tunnel mit einer Länge von 384 m sowie eine Rampenstrecke in Tieflage von rund 100 m enthält. Auch der Umbau des Tragwerkes Erzherzog-Karl-Straße und der Fußgängerpassage einschließlich Verlegung der Einbauten sowie die Errichtung eines Kollektors für die Einbautenverlegungen im Baubereich, die Errichtung eines Betriebsgebäudes in der Smolagasse und die ÖBB-Arbeiten zur Baufeldfreimachung sind Bestandteil der Tieflage 1. Im Zuge des Umbaus der Erzherzog-Karl-Straße wird der Haltepunkt Stadlau miterrichtet, wobei zwei Bahnsteige auf dem bestehenden Tragwerk gebaut werden. Im Zuge dieser Umbauarbeiten müssen die Umsteigerelationen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und Wiener Verkehrsbetrieben (Linien 26 und 26 A) hergestellt werden, wobei der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten werden müssen. Die Tieflage 2 besteht aus einem 280 m bzw. 305 m langen Tunnel sowie aus einer 195 m langen Eindeckung der Richtungsfahrbahn Kaiser-mühlen. Die Rampenstrecken in Tieflage sind 320 m bzw. 100 m lang. Ein weiterer Bestandteil der Tieflage 2 ist die Auffahrtsrampe 200, die Einbindung der Erzherzog-Karl-Straße in die A 23, die aus einem 184 m langen Tunnel und einer 180 m langen Einhausung besteht. Mit der Tieflage 2 wurde auch als örtliche Querung der A 23 die Ostbahnwegbrücke hergestellt, mit der eine bestehende Fernwärmeleitung der Wiener Heizbetriebe mitverlegt wurde. Beide Bauvorhaben wurden im Jahre 1990 zügig vorangetrieben und befinden sich im vorgeschriebenen Bauablauf.

Weitere Brückenbauwerke für die Verlängerung der A 23 Richtung Hirschstetten sind die Neuerrichtungen von zwei Brücken im Knoten Kaiserarmühlen. Es sind dies die Brücke A 23 über das Mühlwasser und die Rampenbrücke XI als Zubringer der A 23 zur A 22 Richtung Norden. Diese Brücken überqueren das Naturschutzgebiet Oberes Mühlwasser und werden aufgrund einer naturschutzbehördlichen Genehmigung, die eine Minimierung der Auswirkungen auf den Landschaftshaushalt erreichen soll, mit einer Bauzeit von Oktober 1990 bis Dezember 1992 hergestellt.

Den Abschluß der A 23 mit ihrer Fortsetzung in die B 302 — Wiener Nordrandstraße bildet die Anschlußstelle Hirschstetten. Hier sind für die niveaufreie Querung und Anbindung der Hirschstettner Straße drei Brückenbauwerke zu errichten. Die Bauzeit wird November 1990 bis Jänner 1992 betragen. Da die Brückenobjekte im Bereich einer Stadtautobahn liegen, wurde auch auf die architektonische und farbliche Gestaltung sowie die Bepflanzung im Brückenbereich größter Wert gelegt. Durch die in den Eckpunkten der Tragwerke angeordneten Pylone werden die Brücken im Verhältnis zu ihrer Umgebung besonders betont. Verstärkt wird dies noch durch die Oberflächenstrukturierung der Pylone sowie durch die Farbgebung der Bauwerke als Ganzes. Die Bauzeiten sämtlicher Brückenobjekte und Tunnelbauten dieses Bauabschnittes sind so ausgelegt, daß mit den notwendigen Straßenbauten eine Verkehrsfreigabe im Herbst 1993 ermöglicht wird.

Einen Sonderfall im Bereich des Brückenneubaus stellt der Neubau von zwei Brückenobjekten im Zuge der Erschließung des Betriebsbaugbietes Floridsdorf durch die Neuerrichtung der Ignaz-Köck-Straße dar. Diese kreuzt die bestehende ÖBB-Nordwestbahn und Hochbahn, wodurch zwei Brückenobjekte für die Österreichischen Bundesbahnen (Baudurchführung von August 1990 bis Juni 1991) herzustellen waren. Bauträger ist der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, für den die Abteilung die Bauaufsicht führt.

Im Bereich der Brückenerhaltung — städtische Bauvorhaben wurden die Korrosionsschutzarbeiten und die Taubenschutzgittermontage bei der Stubenbrücke über den Wienfluß fertiggestellt. Im Bereich des Verkehrsbauwerkes Lobkowitzbrücke wurden bei den Objekten B 1211 Lobkowitzbrücke und B 1503 Fußgängertunnel Lobkowitzbrücke eine Betoninstandsetzung und teilweise eine Hauptträgerverstärkung bei den Untertischen durchgeführt. In das Brückenobjekt wurden mehrere Dilatationen eingebaut und drei Tragwerksabschnitte zusammengekoppelt. Hier kam erstmalig in Wien Höchstdruckwasserstrahlen (Betriebsdruck bis 2400 bar) für Betonabtrag in technisch schwierigem Umfang (bis zu 5 Bewehrungslagen) mit einem Ausmaß von rund 20 M<sup>3</sup> zur Ausführung. Während der Instandsetzung wurden auch Testflächen für Betoninstandsetzung und Betonbeschichtung angelegt. Im Zuge der ergänzenden Belags- und Abdichtungsarbeiten wurde auch beim Fußgängertunnel Ruckergasse der Belag instand gesetzt. Im gesamten Verkehrsbauwerk wurden zusätzlich Einbautenarbeiten durchgeführt und drei Ampeln installiert. Alle Gehwege wurden behindertengerecht ausgestaltet. Im Zuge der Instandsetzung des Verkehrsbauwerkes Lobkowitzbrücke wurden auch die anschließende Stützmauer rechts der B 1 und das Kragtragwerk B 1, die in der Erhaltung des Bundes stehen, instand gesetzt.

Ferner wurde das Tragwerk des Rampensteiges im Zuge der Rampengasse über die Franz-Josefs-Bahn und U-Bahn abgetragen (Stahlträger und Betonplatte) und durch ein neues Stahltragwerk mit orthotroper Platte, neuem Geländer und neuer Beleuchtung ersetzt. Außerdem wurden an den zugehörigen Stiegenanlagen Schieberillen montiert.

Bei der Steinspornbrücke über die Neue Donau wurde die Fahrbahnverschleißschicht gefräst und erneuert.

Die Instandsetzungsarbeiten bei der Stützmauer Gudrunstraße — Nordseite/Unterführung Ostbahn (2. Teil), die sowohl eine Erneuerung der gesamten Mauerkrone und des Wagner-Geländers als auch Ausbesserungsarbeiten an dem Granitquadermauerwerk sowie das Versetzen einer Granitverblendmauer in den durch Kriegseinwirkung beschädigten Mauerteilen vorsehen, wurden 1990 begonnen und sollen im Frühjahr 1991 abgeschlossen werden.

Im Rahmen der Brückenerhaltung bei Bundesbauten konnten im Zuge der Gesamtinstandsetzung der Radetzkybrücke, bei der eine Wiederherstellung der Brücke im Aussehen um 1900 vorgesehen ist, die Steinmetz-



arbeiten an den Steinpylonen abgeschlossen werden. Gemeinsam mit den Arbeiten der MA 28 — Bundesstraßenverwaltung auf der Bundesstraße B 224 — Altmannsdorfer Straße wurde die Steinseebrücke komplett (Tragwerksbeton, Abdichtung, Fahrbahnbelag, Randbalken) instand gesetzt. Weiteres wurden bei der Laxenburger Brücke als Absturzsicherung auf darunter liegende Flächen Betonleitwände auf den beiden Gesteigen aufgestellt. Bei beidseitigen Uferfeilern der Praterbrücke wurden Vogelschutzgitter montiert, um diese Bereiche vor Taubenkot zu schützen und auch gleichzeitig eine Absturzsicherung zu erreichen. Auch die Bedienungsstege der Praterbrücke (Flutbereiche) wurden entrostet und neu beschichtet.

Der Fachbereich Grundbau bearbeitet mit seinen vier Gruppen das zweite große Aufgabengebiet der Abteilung. Die Gruppe Geologie und Baugrunderkater betreute neben allen anderen Bauvorhaben und den Aufschlußbohrungen im Wiener Raum auch die großen laufenden U-Bahn-Baustellen (U 3 und U 6-Nord) sowie die Altlastenerkundungen (z. B. Löwy-Grube, Rudolf-Zeller-Gasse usw.). Die MA 31 wurde insbesondere bei aktuellen Problemen der Hangsicherung und der Wahl einer neuen Trasse für die II. Wiener Hochquellenwasserleitung im Raume östlich von Scheibbs geologisch beraten. Auch beim U-Bahn-Bau erfolgte im Zuge der Tunnelvortriebe bei den Bauabschnitten U 3/13 und 14 eine geologische Betreuung. Die Rohrpressungen der Heizbetriebe Wien im Raume Speising wurden ebenfalls fachlich beraten.

Um die Nutzung der Tiefenwässer im Stadtgebiet von Wien für eine eventuelle Notwasserversorgung zu ermöglichen, wurde gemeinsam mit der MA 45 und der MA 31 ein Projekt entwickelt und beim Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung zur Förderung eingereicht. Dieses Projekt ist derzeit bei der MA 31 (gemeinsam mit der Montanuniversität Leoben — Institut für Geophysik) weiter in Arbeit.

Ab 22. Oktober 1990 fand die Übersiedlung des Bodenprobenlagers von 5, Margaretenstraße 105, in das neue Lager nach 16, Wilhelminenstraße 91 (Wohnpark Sandeleiten), statt. In 10 Tagen wurden 360 mit Bodenproben beladene Paletten, 600 Leerpaletten und 150 Aufsetzrahmen sowie die komplette Büroeinrichtung und die Hubstapler übersiedelt werden.

Die MA 45 wurde so wie 1989 auch 1990 hinsichtlich einer Untersuchung für eine Schutzzonenverordnung, die die tieferen Grundwasserstockwerke betrifft, beraten.

Die Sammlung der Daten über den Baugrund von Wien (Baugrunderkater) wurde systematisch weitergeführt. So konnten dem Bestand 210 neue Einlagen (das sind rund 1.200 Schacht- und Bodenprofile) zugeführt werden. Die Bedeutung des Katasters wird auch durch die zunehmende Benutzung der darin gesammelten Unterlagen unterstrichen. Im Jahre 1990 erfolgten 150 Einsichtnahmen vor allem durch Zivilingenieurbüros.

Von der Gruppe Baugrunduntersuchungen wurden für eine Vielzahl von Bauvorhaben in direkter Rückkopplung mit der Planung die erforderlichen Baugrunderhebungen durchgeführt. Im Zuge der Vorarbeiten wurden die Baugrunduntersuchungen für das Kanalprojekt in 22, Siedlung Lettenhaufen, den Neubau des Rosauer Steges im 2. Bezirk und für die Brücke über das Gleisdreieck Floridsdorf im Zuge der B 3 ausgeführt.

Die Probebohrungen (33 Bohrungen und Pegelbau) und Fundamentaufschließungsarbeiten im Trassenbereich der zukünftigen U-Bahn-Linie U 3 im Abschnitt Beckmannngasse bis Ottakringer Straße wurden zu 95 Prozent fertiggestellt. Für die U-Bahn-Linie U 6 Nord im 9., 20. und 21. Bezirk wurden die Probebohrungen und Fundamentaufschließungsarbeiten abgeschlossen und auch zwei Bohrungen im Strombereich der Donau für die geplante Donau-Brücke der U 6-Nord abgeteufelt.

Im Einvernehmen mit der MA 45 wurden zur Erfassung von Altlasten (Löwygrube, Bitterlichstraße und Altlast 23.3 — Rudolf-Zeller-Gasse) 90 Bohrungen und Schürfe (teilweise mit Brunnen- und Pegelausbau) hergestellt.

Im Rahmen des zwischen der Stadt Wien und der Eisenbahnhochleistungstrecken AG getroffenen Übereinkommens wurden die Baugrunduntersuchungen für das Projekt Neue Zulaufstrecke von der Westbahn zur Südbahn gegen Ersatz des Personal- und Sachaufwandes durchgeführt und beaufsichtigt.

Insgesamt wurden im Jahre 1990 von der Gruppe Baugrunduntersuchungen rund 5.000 Laufmeter Schächte und Bohrungen, 150 Grundwassermeßstellen (Pegel + Brunnen) und etwa 600 Laufmeter Rammsondierungen (schwere Rammsonde SRS) hergestellt.

Die Gruppe Bauberatung — Tiefbau und U-Bahn-Bau betreute über Ersuchen der Wiener Bundesstraßen AG die A 23 — Südosttangente Wien (Abschnitt Kaisermühlen — Hirschstetten). Die Erd-, Straßen-, Brücken- und Straßentunnelausschreibungen wurden grundbautechnisch beraten und, soweit in Ausführung begriffen, auch auf der Baustelle fachlich betreut. Die Hochleistungstrecken AG wurde auf Grund eines Übereinkommens beim Baugrundaufschluß im Bereich des geplanten „Lainzer Tunnels“ geotechnisch beraten.

Im Bereich des U-Bahn-Baus lag das Schwergewicht der Tätigkeit auf der grundbautechnischen Betreuung der Baulose U 3/9 bis U 3/15. Dabei lagen die Schwerpunkte vor allem bei den Herstellungen der Tunnel in geschlossener Bauweise, den Schlitzwandherstellungen der einschaligen-offenen Bauweisen, den großen Grundwasserhaltungen und Grundwasserausgleichsanlagen. Zu erwähnen sind ferner schwierige Unterfangungen von Baulichkeiten sowie die setzungsmindernden Bodenaufsprengungsinjektionen für die Unterfahrung des großen ÖBB-Gebäudes am Westbahnhof im Bauabschnitt U 3/13. Für die nun beginnende U-Bahn-Linie U 6-Nord und U 6-Süd mit den Baulosen U 6/11 bis U 6/16 sowie U 6/9 Teil 1 — 5 erfolgten die Mitarbeit bei der Ausschreibungsplanung und die Erstellung der zugehörigen geotechnischen Berichte und Planbeilagen. Weiters erfolgte im gesamten

U-Bahn-Bereich die Tätigkeit als Amtssachverständige mit der Erstellung grundbautechnischer Auflagen im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren und deren Überwachung. Ferner wurden die Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe vor allem im Zusammenhang mit Fernwärme- und Kanalleitungen, Bauwerkssanierungen (Injektionen) und Erdbauvorhaben sowie die Heizbetriebe Wien bei den Rohrverpressungen im Bereich Lainz beraten. Weiters wurden die Gruppe Brückenbau im Zuge der Errichtung der A 23 — Verbreiterung (Knoten Landstraße) und die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke beim Kraftwerk Simmering grundbautechnisch beraten und bei der Bauüberwachung fachlich unterstützt.

Die für die MA 31 laufend durchgeführten Verformungsmessungen der Berghänge entlang der Trasse der II. Wiener Hochquellenwasserleitung dienen ebenfalls der Sicherheit des Bestandes des Freispiegelstollens und der Sicherstellung des Quellwassertransportes nach Wien. Schließlich sind die geotechnische Beratung und Betreuung bei der Absicherung von Altlasten zu erwähnen, wobei im Jahr 1990 vor allem die Projekte Lackenjöchl, Hasswellgasse und Rudolf-Zeller-Gasse, Spitzau und WIG 64 (EXPO-Bereich) hervorzuheben sind. Ebenso erfolgte die stete grundbautechnische Amtssachverständigentätigkeit im Wasserrechtsverfahren für alle Altlastbeurteilungen.

Die Gruppe Bauberatung — Hochbau führte bei zahlreichen städtischen Bauten die grundbautechnische Beratung sowohl bei der Projektstellung als auch bei der Bauausführung durch. Im Rahmen dieser Tätigkeit wurden für Bauvorhaben Baugrund- und Gründungsgutachten erstellt, und zwar für die Wohnhausanlage in 2, Untere Augartenstraße 23/Haasgasse, und 2, Im Werd 4; 5, Margaretenstraße 105 und 108, und Wiedner Hauptstraße 132; 11, Simmeringer Hauptstraße 30—32, und 11, Münnichplatz 2; 12, Sechtergasse 7—9; 15, Karmeliterhofgasse 7—9, und 15, Ölweingasse 3—5; 16, Abelegasse 14—16, und 16, Sandleitengasse 55; 17, Richthausenstraße 2—4, und in 23, Traviatgasse. Diese Aufstellung spiegelt die zunehmende Verlagerung des Baugeschehens in den innerstädtischen Bereich wider, in dem spezielle gründungstechnische Probleme, insbesondere hinsichtlich der Sicherung der Nachbargebäude, zu bewältigen sind. Ebenso wurde auch bei zahlreichen, in der Ausführungsphase befindlichen Bauvorhaben eine grundbautechnische Beratung vor Ort durchgeführt. Zu nennen wären hier die Wohnhäuser und Wohnhausanlagen in 5, Jahngasse 32, 11, Münnichplatz; 12, Rechte Wienzeile 241—243; 15, Rustengasse-Toßgasse; 16, Arltgasse 38—40; 17, Richthausenstraße 2—4; 19, Obkirchergasse 12—14; 20, Gerhardsgasse 7, und in 22, Schiffmühlstraße 73—77. Als neues Problem trat bei mehreren der genannten Baustellen die Frage der Entsorgung des bei den Bauarbeiten anfallenden Aushubmaterials auf. Ferner wurde die Gruppe Bauberatung — Hochbau auch von der Baubehörde zu Beratungs- und Gutachtertätigkeiten im Rahmen von Baubewilligungsverfahren bei privaten Bauvorhaben herangezogen. Dieses Arbeitsgebiet zeigt vor allem die Problematik der Sicherung bestehender Gebäude im Zuge der Errichtung neuer auf, umso mehr, als private Bauführungen oft ohne die vom Fachbereich Grundbau als notwendig erachteten Baugrund- und Fundamentuntersuchungen auszukommen glauben.

Im Fachbereich „Allgemeines, Brückenprüfung und Sonderbauten“ wurden von der Gruppe Brückenprüfung im Jahre 1990 138 Hauptprüfungen, 574 periodische Überwachungen und 1.377 Befahrungen durchgeführt. Die Prüfung der Überkopfwegweiser erfaßte 91 Objekte. Die Hauptprüfungen bezogen sich unter anderem auf die Floridsdorfer Brücke, Nordbergbrücke, Nußdorfer Brücke, Klosterneuburger Hochstraße, Stubenbrücke usw., aber auch auf 14 Brücken in den Quellschutzgebieten der Stadt Wien. Außerdem wurden 38.000 Laufmeter Stützmauern, Schallschutzwände und Stiegenanlagen überwacht und geprüft. Es wurden 405 Schwerversuchtransporten in brückenbautechnischer Hinsicht bearbeitet. 80 Transporte mußten auf Grund des hohen Fahrzeuggewichtes über die Brückenobjekte geleitet werden.

Im Wirkungsbereich der Gruppe Sonderbauten wurden beim Objekt ES 22 im Zuge der A 23 Südosttangente/ Knoten Arsenal die bestehende Hohlkasteneinstiege im Bereich des Werkstättenweges vergrößert und neue Hohlkastenquerträgerdurchstiege hergestellt. Diese Maßnahmen sollen in Zukunft jederzeit eine durchgehende Begehung der über der Ostbahn situierten Hohlkästen ohne vorherige langwierige Absprachen mit den Österreichischen Bundesbahnen ermöglichen. Außerdem wurden von diesen nunmehr leicht zugänglichen Hohlkästen mangelhaft verpreßte Spannungsglieder aufgespürt und nachinjiziert. Bei der Freudenaauer Hafenbrücke im Zuge der B 10 — Budapest Straße wurden ebenfalls in jedem Randfeld je zwei Revisionsöffnungen in den Bodenplatten der Hohlkästen hergestellt. Diese Maßnahme soll in Zukunft, da früher nur von oben situierten Einstiegen unter großen Verkehrsbehinderungen eingestiegen werden konnte, das Einsteigen in den zweizelligen Hohlkästen erleichtern.

Im Rahmen der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (FVS) wurden unter ständiger Mitwirkung von Bediensteten der Abteilung in der Arbeitsgruppe Brückenbau wichtige Detailprobleme, die die laufenden Brückenprüfungen, die Brückenerhaltung und den Neubau von Brücken (Randbalken, Übergangskonstruktionen, Leitschienen, Brückenabdichtungen usw.) betreffen, sowie in der Arbeitsgruppe Tunnelbau die Erfordernisse für die Projektierungen, den Bau, den Betrieb und die Erhaltung, die Sicherheitseinrichtungen und die Dokumentation diskutiert und an der Ausarbeitung dementsprechender Richtlinien und Leistungsbeschreibungen, die vor allem im Bundesbereich und in weiterer Folge auch im Gemeindebereich angewendet werden sollen, gearbeitet.

In der Arbeitsgruppe Brückenbau waren zahlreiche Mitarbeiter der Abteilung, aufgeteilt auf die Arbeitsausschüsse „Brückenprüfung und Brückenerhaltung“, „Leistungsbeschreibung für Brückenbauten (Neubau bzw. Erhaltung)“, „Korrosionsschutz“, „Brückenausrüstung“ und „Brückenabdichtung“ tätig. Hierbei werden in den drei Unter-

ausschüssen „Brückenprüfrichtlinien, Bewertung und Kostenrechnung“, „Sondertransporte, Belastungsannahmen für Brücken und Brückendaten“ und „Instandsetzungsmethoden, Richtlinien und Zulassungen“ des Arbeitsausschusses „Brückenprüfung und Brückenerhaltung“ neue Richtlinien erarbeitet. Im Unterausschuß „Brückenprüfrichtlinien, Bewertung und Kostenrechnung“ wurde die „Richtlinie für die Überwachung und Prüfung von Straßenbrücken“ erarbeitet und dem Hauptausschuß zur Begutachtung vorgelegt. Im Bereich des Unterausschusses „Instandsetzungsmethoden, Richtlinien und Zulassungen“ erfolgten eine Überprüfung und Überarbeitung der Richtlinien des österreichischen Betonvereins über die Erhaltung und Instandsetzung von Bauten aus Beton und Stahlbeton unter Berücksichtigung der Richtlinien des DAfStb (Deutscher Ausschuß für Stahlbeton). Im Arbeitsausschuß „Brückenabdichtung“ wurde im Unterausschuß „Abdichtung mit flüssigen Kunststoffen“ die Ende 1989 fertiggestellte RVS 15.363 „Bauausführung – Brückenabdichtungen – Abdichtungen mit flüssigen Kunststoffen“ dem Redaktionsausschuß übermittelt. Im Rahmen des Arbeitsausschusses „Leistungsbeschreibung für Brückenbauten“ wird an der Erstellung einer entsprechenden EDV-gerechten Leistungsbeschreibung für den Brückenbau gearbeitet. Im Rahmen des Unterausschusses „Leistungsbeschreibung für Brückeninstandsetzung“ wurde die Erstellung einer EDV-gerechten Leistungsbeschreibung für Brückeninstandsetzungen fortgesetzt, einige wesentliche Kapitel wurden bereits dem Koordinationsausschuß vorgelegt. Im Arbeitsausschuß „Brückenausrüstung“ wurde in den Unterausschüssen „Übergangskonstruktionen“, „Leitschienen und Randleisten“ bei der Überarbeitung bestehender Richtlinien bzw. Entwicklung und Verarbeitung neuer Erkenntnisse im Hinblick auf Sicherheit und Wartungsfreundlichkeit mitgearbeitet.

In der Arbeitsgruppe „Tunnelbau“ waren drei Mitarbeiter der Abteilung, aufgeteilt auf den Arbeitsausschuß „Tunnelbau im Stadtbereich“ bzw. „Projektierung und Bau“, tätig. Im Arbeitsausschuß „Tunnelbau im Stadtbereich“ wurden vier Unterausschüsse gegründet, die in „Bautechnische und geotechnische Vorarbeiten“, „Leistungsbeschreibung“, „Statisch-konstruktive Richtlinien zur geschlossenen Bauweise“ und „Statisch-konstruktive Richtlinien zur offenen Bauweise“ eingeteilt wurden. Alle oben angeführten Unterausschüsse erarbeiten die Grundlagen für die zur Planung und Ausschreibung von Tunnelbauwerken im Stadtbereich nötigen Unterlagen, die dann von der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (FVS) veröffentlicht werden. Die Unterlagen werden momentan erarbeitet.

Der Arbeitsausschuß „Projektierung und Bau“ befaßt sich mit den genannten Problemen in den außerhalb von Städten liegenden Bereichen (Land). Diese Grundlagen werden erarbeitet und in den nächsten Jahren veröffentlicht.

Neben diesen Gremien im Rahmen der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen werden auch unter Federführung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in verschiedenen Arbeitskreisen auf höherer Ebene Themen des Brücken- und Tunnelbaues, der Brückenkontrolle und -erhaltung unter Beiziehung von Mitarbeitern der Abteilung diskutiert und generelle Richtlinien erarbeitet. Im Arbeitskreis zur Überwachung und Prüfung von Tunneln und Unterflurstrecken wurde mit der Erarbeitung der „Richtlinien für die Überwachung und Prüfung von Tunneln“ begonnen. Schließlich waren im Jahre 1990 in folgenden Fachausschüssen bzw. in deren Fachnormenunterausschüssen und Arbeitsgruppen des Österreichischen Normungsinstitutes Vertreter der Abteilung tätig: FNA 010 – Beton-, Stahlbeton- und Massivbau, FNUA 010b – Spannbeton, FNA 013 – Stahlbau, FNUA 13g – Stahlbau Eisenbahnbrücken, FNA 014 – Brückenbau, Allgemeines, FNA 023 – Grundbau, FNUA 023a – Klassifikation, Probeentnahme und Dokumentation, FNUA 023b – Labor- und Feldversuche, FNUA 023c – Grundbau-Berechnungsverfahren, FNUA 023d – Besondere Gründungsverfahren, AG 023.01 – Erd- und Felsanker, FNA 050 – Anstrichmittel, FNA 051 – Natürliche Gesteine, FNA 097 – Bergbau, FNA 157 – Abfallwirtschaft, AG 157b.02 – Deponieabdichtungen, FNA 169 – Bauleistungen, AG 169.02 – Untertagebauarbeiten, AG 169.05 Erdarbeiten, FNA 174 – Korrosionsschutzarbeiten und FNUA 177e – Brunnenbauarbeiten.

## Öffentliche Beleuchtung

Im Zuge des Neu- und Umbaus von Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Großinstandsetzungsarbeiten wurden im Jahre 1990 rund 9.500 Lichtstellen bearbeitet. Mit Jahresende waren in Wien etwa 135.000 Leuchten mit insgesamt 230.443 Lampen installiert. Der Anschlußwert der öffentlichen Beleuchtung betrug 14.777 kW, der Stromverbrauch 52.283.140 kWh.

Aus der Vielzahl der Arbeiten sollen im folgenden nur einige hervorgehoben werden: Im Zuge der Oberflächengestaltung nach dem U-Bahn Bau hat die Abteilung im Bereich Dr.-Karl-Lueger-Platz–Weiskirchnerstraße eine neue Platzbeleuchtung mit Lichtmasten der Type „Stephansplatz“ errichtet bzw. neue Anstrahlungen im Bereich der alten Stadtmauer und des Dr.-Karl-Lueger-Denkmales installiert. Im Zuge der Errichtung der städtischen Wohnhausanlage Wienerberg wurde der dritte Bauteil begonnen. Zur Beleuchtung der Otto-Probst-Straße wurden Lichtmaste der Type „Messe“ mit Ansatzleuchten 2x40 W verwendet; auf den öffentlichen Fußwegen innerhalb der Wohnhausanlagen konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ mit Natriumhochdrucklampen 50 W. Beim Neubau der Vorarlberger Allee wurden als Beleuchtung Vierkantlichtmaste mit Ausleger aufgestellt. Als Lichtquelle wurde eine Natriumhochdruckdampflampe 150 W verwendet. Im Zuge des Straßenneubaus in der Engerthstraße

hat die Abteilung die bestehende Mittelbeleuchtung mit längshängenden Leuchtstoffleuchten umgebaut, wobei die Masten, Stahldrahtverspannungen, Versorgungsleitungen und Leuchten erneuert wurden. Mit Mitteln aus dem Bezirksbudget wurde im Arndtpark eine Beleuchtung errichtet, wobei konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ ausgewählt wurden. Als Lichtquelle fand eine Natriumhochdrucklampe 70 W Verwendung. Entsprechend einem Projekt der MA 19 wurde die Bellevuestraße neugestaltet. Zur Ausleuchtung des Platzbereiches wurden Gußkandelaber und Wandausleger mit Altstadtleuchten ausgewählt. Als Lichtquelle wurde eine Natriumhochdruckdampflampe 50 W verwendet. Im Zuge der Umgestaltung des Fiakerplatzes nach Fertigstellung der Tiefgarage wurden als öffentliche Beleuchtung konische Lichtständer mit Leuchten der Type „Fichtegasse“ ausgesucht, als Leuchtmittel Natriumhochdruckdampflampen 70 W verwendet. Bei der Neugestaltung des Aumannplatzes durch die MA 28 wurden zur Ausleuchtung des Straßenraumes Seilleuchten auf neuer Verspannung montiert, die mit Natriumhochdruckdampflampen 2x70 W bestückt wurden.

Die Abteilung betreut zur Zeit 195 öffentliche Uhren, und zwar 79 Würfeluhren, 7 Springzifferuhren, 77 Uhren auf Kirchen, 17 Uhren auf Amtshäusern und Schulen sowie 15 Uhren auf sonstigen Objekten. Darunter sind 181 Uhren, die auf dem Funkwege ferngesteuert werden: 25 Uhren erhalten das Steuersignal vom Uhrenfunktender der Abteilung (Frequenz 445.2 MHz), 156 Uhren werden über den Zeitzeichensender DCF 77 der Deutschen Bundespost (Frequenz 77,5 kHz) synchronisiert.

1990 wurden Würfeluhren (Lichtmastuhren) in 1, Schottentor, 2, Karmelitermarkt, 4, Südtiroler Platz, 5, Matzleinsdorfer Platz, 6, Gumpendorfer Straße—Gürtel, 7, Mariahilfer Straße—Messeplatz, 9, Nußdorfer Straße—Alserbachstraße, 12, Lobkowitzbrücke, 13, Hietzinger Hauptstraße, 14, Josef-Palme-Platz, 15, Urban-Loritz-Platz, 16, Richard-Wagner-Platz, 18, Aumannplatz und in 23, Triester Straße—Sternegasse, generalüberholt. Bei den Kirchenguhren in 7, Kaiserstraße (Lazaristenkirche), 18, Vinzenzgasse (St. Severin), 19, Kahlenbergerdorf (Pfarrkirche), 19, Neustift am Walde (Pfarrkirche) und in 22, Essling (Pfarrkirche) waren zum Teil aufwendige Instandsetzungsarbeiten durchzuführen.

Von den 21 Projekten, die 1990 im Versuchsraum bearbeitet wurden, sind folgende zu nennen: Aus dem Bereich der Grünbrückentunnels im Zuge der A 22 wurden 20 Stück Natriumdampflampen zur Prüfung übergeben, die bereits nach kurzer Betriebszeit ausgefallen waren. Bei der Untersuchung im Labor zeigte sich, daß es durch Sprünge in der Pumpspitze der Brenner zu Natriumaustritt in den Außenkolben gekommen war. Dadurch verringerte sich zunächst die Lichtleistung bis es schließlich zum Totalausfall gekommen war. Die Lampen wurden reklamiert und von der Lieferfirma ersetzt. Ferner wurden für den Stock-im-Eisen-Platz neue Pollerleuchten angeschafft, bei denen zu klären war, ob es bei der vorgesehenen Lampenbestückung nicht zu unzulässig hohen Temperaturen im Inneren oder an der Oberfläche der kugelförmigen Abdeckung kommen würde. Die Messungen ergaben, daß bei Verwendung einer Quecksilberdampflampe 80 W keine unzulässig hohen Temperaturen auftreten können und die Leuchte ohne Bedenken im Handbereich eingesetzt werden kann.

Schließlich wurde untersucht, ob die bereits auf dem Markt befindlichen Straßenleuchten für Kompaktleuchtstofflampen auch im Wiener Bereich eingesetzt werden können. Nach umfangreichen lichttechnischen Messungen konnte eine Type ermittelt werden, die bei einer Bestückung mit 2x18 W eine vorzügliche Ausleuchtung von schmälere Straßen oder Parkwegen gewährleistet. Im Unterschied zu vergleichbaren bisher verwendeten Leuchten (Kugel, Altstadt, Type Lamprecht usw.) wird bei völliger Blendfreiheit auch noch eine beachtliche Energieeinsparung erzielt.

Im Auftrag der MA 7 wurden Anstrahlungsanlagen in 1, Börse, Michaelertor und Stephanskirche, in 4, Paulanerkirche und in 10, Wasserturm (Windtenstraße) errichtet bzw. instand gesetzt.

## U-Bahn-Bau

Im Bauabschnitt U 3/2—Schlachthausgasse (Erdbergstraße—Schlachthausgasse—Leonhardgasse) wurden die Rohbauarbeiten schlußabgerechnet sowie noch einige offene Nachträge behandelt. Es erfolgte die Ausfertigung der Bestands-, Brandschutz- und Orientierungspläne. Die Oberfläche im Bereich der Aufnahmegebäude wurde definitiv ausgeführt, ebenso die Bereiche in der Kleingasse und im Hainburger Weg. Auch die öffentliche Beleuchtung erfolgte bereits in Endausführung. Ein wesentlicher Teilbereich der Oberfläche wurde bereits durch Baumpflanzungen gärtnerisch gestaltet. Der Innenausbau war mit der Errichtung der Aufgangsüberdachungen, dem Anbringen von Wand- und Deckenverkleidungen, dem Verlegen der Granitbodenbeläge und -stufen in vollem Gange. Weiters wurden WC-Anlagen verfließt und installiert, die Lüftungs- und Heizungsanlage wurde installiert und in Betrieb genommen und die Stationsüberwachung komplett eingerichtet. Die beiden Aufzugsanlagen konnten eingebaut und erprobt, die Rollgittertüre der Nachtsperren montiert werden. Gleichzeitig wurden laufend elektronische Installationen im Bereich Stark- und Schwachstrom sowie Nachrichtentechnik durchgeführt. Im gesamten Stationsbereich wurden Maler- und Anstreicherarbeiten vorgenommen. Am Bahnsteig wurden Mittelwände mit den entsprechenden Sonderelementen sowie elektrisch nicht leitende Verkleidungen montiert. Letztlich waren im Gleisbereich die Montage von Handläufen (Fluchwegbereich), die Anbringung und Verkabelung der Stromschiene, die elektrische Tunnelausrüstung und die Niederspannungseinrichtung in Arbeit. Überdies wurden Zugzielanzeiger, Fahrkartenautomaten, Notrufeinrichtungen und das Funksystem teils angeliefert, teils bereits montiert.

Da die baulichen Vorarbeiten und der Rohbau des Bauabschnittes U 3/3—Kardinal-Nagl-Platz (Leonhardgasse—Hainburger Straße—Wassergasse) bereits 1989 abgeschlossen wurden, war das Jahr 1990 vom Innenausbau bestimmt. Alle Innenausbauarbeiten wurden fertiggestellt und übernommen. Lediglich das Leitsystem wurde ausgeschrieben vergeben. Die Haustechnikarbeiten wurden fortgesetzt, ebenso die Streckeninstallationsarbeiten. Weiters wurden die restlichen Straßen- und Gehwegoberflächen hergestellt. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch mit der Neugestaltung des Kardinal-Nagl-Platzes begonnen.

Im Bereich des Bauabschnittes U 3/4—Rochusgasse (Wassergasse—Landstraßer Hauptstraße—Weyrgasse) konnte die Gestaltung der Oberfläche mit dem Endausbau der Erdbergstraße sowie der Kundmangasse abgeschlossen werden. Der Innenausbau der Station „Rochusgasse“ wurde soweit vorangetrieben, daß die Aufnahme der Probeläufe bei den Fahrtreppen, Aufzügen, der Lüftung sowie der Rolltore erfolgen konnte. Ebenso konnten die Arbeiten an den Wand- und Deckenverkleidungen bis auf Restarbeiten abgeschlossen werden. In den Betriebsräumen und in der Stationsüberwachung wurde mit der Installation der für den Betrieb erforderlichen technischen Geräte begonnen. Im gesamten Bauabschnitt wurden die Sanitär- und Elektroinstallationen komplettiert.

Die Abteilung hat im Stationsbereich der U-Bahn-Linie 3 und im Bahnhof Wien Mitte vorwiegend Innenausbauarbeiten durchgeführt. So wurden im Bauabschnitt U 3/5—Landstraße (Weyrgasse—Landstraßer Hauptstraße—Gigergasse) die Betriebsräume in der Kassenhalle des Bahnhofes Wien Mitte und die WC-Anlagen sowie der Bahnsteig der U 3-Station ausgebaut. Fertiggestellt wurden die ÖBB-Bahnsteige im Bahnhof Wien Mitte, der Aufgang von der Passage Ost in das Gebäude Landstraßer Hauptstraße ON 11 und die Passage Ost (Bodenbelag, Wandverkleidung, abgehängte Decke). Die Stiege 1 und die Stationsüberwachung im Bahnhof Wien Mitte wurden umgebaut, die provisorische Trafostation in der Gigergasse abgebrochen, die Leitsysteme ausgebaut. Weiters erfolgte die Herstellung der Heizungs- und Lüftungsanlage im gesamten Bauabschnitt. Darüber hinaus wurden Komplettierungsarbeiten bei den Fahrtreppen, Aufzügen und bei den Elektro- und Sanitärinstallationen durchgeführt. Die Verkehrsbetriebe nahmen die Fertigstellungs- und Ergänzungsarbeiten an der Gleisanlage, die Inbetriebnahme der Traktionsstromanlage, die Installierung der Beleuchtung im Tunnelbereich, die Montage der LCD-Zugzielanzeiger und die Arbeiten an der signaltechnischen Ausrüstung, am Stellwerksausbau, an den Zugsicherungsanlagen und an der Streckenverkabelung vor. Von diversen anderen Dienststellen wurde der Oberflächenbereich fertiggestellt.

Im Bauabschnitt U 3/6 und 7—Stubentor (Gigergasse—Dr.-Karl-Lueger Platz—Graben) wurden die 1989 begonnenen Stationsausbauarbeiten fortgesetzt. Im Aufgangsbereich Parkring wurden die Liftaussteifungskonstruktion, eine feuerhemmende Glaswand und die Steinbelagsarbeiten der U-Bahn-Zugänge hergestellt. Das Aufnahmegebäude an der Oberfläche wurde durch den Einbau von Glas- und Steinverkleidungen sowie der gekrümmten Decke weiter ausgebaut. In den beiden Stationsröhren wurden am Blindbahnsteig die Stahlunterkonstruktion auf den Bahnsteigen, die gekrümmte Bahnsteigverkleidung an die Leitsystemträger, die Bahnsteigdecken sowie die Bahnsteigschürze über den Bahnsteigkanten versetzt. Die Granitbodenbeläge wurden verlegt. In der Passage „Stubenbastei“ wurden die Stufenplatten der Stiegen 2 und 3 und die Passagenböden hergestellt, in der Passage „Wollzeile—Dr.-Karl-Lueger-Platz“ der Bodenbelag verlegt, die Wandverkleidung montiert und die WC-Gruppe verfließt. Schließlich wurden die Stiegenstufen der Aufgänge „Wollzeile“ und „Dr.-Karl-Lueger-Platz“ versetzt.

Nach Beendigung der Rohbauarbeiten im Bauabschnitt U 3/8—Stephansplatz (Station Stephansplatz) für die Erweiterung der Passage zum Lift ins Haas-Haus bzw. für die Unterbringung eines Notstromaggregates samt Nebenräumen erfolgten die erforderlichen Installations- und Ausbauarbeiten. Die Passagenerweiterung und der hydraulische Lift an die Oberfläche des Stephansplatzes gingen nach der Neuherstellung des Straßenbelages in der Goldschmiedgasse am 20. Dezember 1990 in Betrieb. Im Zuge der notwendigen Ausbau- und Adaptierungsarbeiten der bestehenden Station Stephansplatz an die Erfordernisse des Betriebes der U-Bahn-Linie U 3 wurden die kompletten Decken erneuert sowie die feste Stiege in die architektonische Ausgestaltung der Station integriert. Die Bahnsteige der U 3 wurden entsprechend den einschlägigen Ausbaurichtlinien ausgestaltet. Zur Bewältigung der Höhendifferenz zwischen den einzelnen Geschoßen wurden neun Fahrtreppen eingebaut. Sowohl die gesamten elektronischen als auch signaltechnischen Anlagen wurden erneuert. In die bestehende WC-Anlage wurden gleichzeitig mit der Generalsanierung ein behindertengerechtes WC und ein Wickelraum eingebaut.

Im August erfolgte im Bauabschnitt U 3/9—Herrngasse (Graben—Minoritenplatz—Bellaria) die Fertigstellung des Lüftungsbauwerkes Neubadgasse, mit der Schließung der Montageöffnung im Lüftungsbauwerk Volksgarten konnten die Rohbauarbeiten beendet werden. Mit dem Einbau der kompletten Heizungs- und Lüftungsanlage im gesamten Bauabschnitt, der Installationen der Trockenlöschleitung, der Sanitär- und Elektroanlagen sowie der Demontage des Bauaufzuges und den Komplettierungsarbeiten bei sämtlichen vier Fahrtreppen wurden die Innenausbauarbeiten weitergeführt. Im Zuge der Innenausbauarbeiten wurden von den Professionisten unter anderem Maler-, Fliesenleger-, Schlosser-, Stahlbau- und Steinmetzarbeiten ausgeführt. Die Gleisbauarbeiten und die signaltechnische Ausrüstung der Streckenröhren wurden abgeschlossen. Darüber hinaus wurde im Stationsbereich die Niederspannungs- und Traktionsstromschaltanlage samt Kabelböden errichtet. An der Oberfläche erfolgte nach Rücklegen der Einbauten die Neugestaltung des Bereiches Minoritenplatz (vor ON 1, 8 und 9) und Fahngasse. Die ehemalige Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Volksgarten beim Theseustempel wurde geräumt und gärtnerisch wieder instand gesetzt.

Der Großteil der Rohbauarbeiten wurde im Bauabschnitt U 3/10—Volkstheater (Bellaria—Volkstheater—Mariahilfer Straße) bereits im Jahre 1989 abgeschlossen. Nacharbeiten zu den Rohbauarbeiten betrafen hauptsächlich den Abbau des Stiegenprovisoriums der Stiege U 2 in der Lastenstraße (Messeplatz). Mit der Schließung dieses provisorischen Stiegenabganges wurde rohbau- und innenausbaumäßig der definitive Stiegenabgang zur U 2 und U 3 an der Ecke Bellariastraße und Lastenstraße im Jahre 1990 eröffnet. Der Schwerpunkt lag beim Innenausbau. So wurden Steinmetzarbeiten im Bereich der U 3-Station und in den beiden Zwischengeschossen Bellaria und Volkstheater ausgeführt. Ebenso wurden innenausbaumäßig die Archivräume für das spätere U-Bahn-Archiv fertiggestellt und im zukünftigen „Besucherforum der Wiener Verkehrsbetriebe“ mit den Steinmetzarbeiten begonnen. Bei der nicht überdachten Stiege 7 bei der Bellaria-Passage konnten die Brüstungswände an der Oberfläche hergestellt werden. An der Oberfläche konnten entlang des Messepalastes restliche Gehsteige fertiggestellt werden, ebenso die gesamte Einfriedung des Vorgartens des Naturhistorischen Museums. Ferner wurden sämtliche elektrotechnische Ausrüstungen und auch eine Anzahl von Probeläufen der Aufzüge und Fahrtreppen vorgenommen.

Im Bauabschnitt U 3/11—Kirchengasse (Mariahilfer Straße bis Andreasgasse) wurde mit den Innenausbauarbeiten im Stationsbauwerk begonnen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden Zwischenwände errichtet, die Verputzarbeiten und die Montage der Brandschutzwinkel durchgeführt. Weiters wurde mit der Montage der Sanitär- und Elektroinstallationen begonnen. Die Rohbauarbeiten wurden mit der Errichtung des Aufganges im Objekt Mariahilfer Straße ON 71a (Hotel Kummer), mit den Aushubarbeiten für die Herstellung der Bodenplatte und den Schlitzwanddurchbrüchen für die Errichtung der Innenschalenanschlüsse zum Bauabschnitt U 3/10 fortgesetzt.

Die Rohbautätigkeit im Streckenbereich des Bauabschnittes U 3/12 Zieglergasse (Andreasgasse—Mariahilfer Straße—Kaiserstraße) konnte mit der Fertigstellung der Bodenplatte weitestgehend abgeschlossen werden. Darüber hinaus wurden zwei Grundwasserausgleichsanlagen zur Regelung des Grundwasserspiegels installiert. Auch im Stationsbereich lag das Hauptaugenmerk bei der termingerechten Weiterführung der Rohbauarbeiten. Es wurden der Vortrieb sowie die Herstellung der Geschoßdecken und der Bodenplatte fast zur Gänze abgeschlossen, im ersten Gleisgeschoß der Bahnsteig hergestellt und mit der Herstellung der festen Stiegenanlagen im gesamten Stationsbereich begonnen. Die Innenausbauarbeiten in der Station wurden mit der Errichtung der Zwischenwände im Passagen- und ersten Gleisgeschoß und mit dem Einbau der Tüorzargen in Angriff genommen. Die Einbautendienstellen haben mit den Installationsarbeiten im Strecken- und Stationsbereich sowie mit der Einrichtung der U 6-Station begonnen.

Im Bauabschnitt U 3/13—Westbahnhof (Bereich Gürtel—Westbahnhof) wurden im Plateau Europaplatz nach der Umlegung der äußeren Gürtelfahrbahn und dem Abbruch des Stadtbahngewölbes die Schlitzwände und Hilfspfähle sowie die Deckenhorizonte bis zum Passagenniveau für den weiteren Ausbau des Stationsbereiches hergestellt. Im Bereich der inneren Mariahilfer Straße bis zum Plateau Gürtel wurden die Bodenplatten und Teile der Innenschale errichtet. Der Vortrieb der Stationsröhren wurde abgeschlossen, mit dem Betonieren der Innenschalen begonnen. Im Bereich der U 6 wurde die U-Bahn-Trasse in die definitive Lage in Gürtelmitte verlegt und die neue U 6-Station provisorisch in Betrieb genommen. In weiterer Folge wurde die Herstellung der Bodenplatten und Decken fortgesetzt. Im U 6-Bereich zwischen der Kirche Maria vom Siege und dem Plateau Europaplatz wurden die Rohbauarbeiten abgeschlossen. Die Streckentunnel der ehemaligen Stadtbahn- bzw. U-Bahn-Trasse wurden verfüllt und mit dem Abbruch und der Verfüllung des ehemaligen Stationsbereiches begonnen. Für die Errichtung des Aufganges in die Kassenhalle des Westbahnhofes wurde mit den Umbauarbeiten zur Freimachung des Baubereiches begonnen. Der Innenausbau wurde mit der definitiven Ausgestaltung des Stationsbereiches der U 6 in Angriff genommen. Ebenfalls wurden die Fahrtreppen eingebaut. Im Zuge der baulichen Vorarbeiten wurden die bestehenden Straßen- bzw. Gleisprovisorien der Baudurchführung angepaßt und Adaptierungsarbeiten durchgeführt.

Am Bauabschnitt U 3/14—Schweglerstraße (Gerstnerstraße—Kardinal-Rauscher-Platz) wurden 961 lfm Streckenröhre bergmännisch nach der „Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode“ aufgeföhren. Weiters konnten 177 lfm Stationsröhre hergestellt werden. Bauablaufbedingung war auch ein Querschlag mit 12 m Länge erforderlich, der ebenfalls im Jahre 1990 errichtet wurde. Für die Sicherung der hergestellten Tunnelröhren bzw. für die Herstellung der Spritzbetonaußenschale wurden rund 9.300 m<sup>3</sup> Spritzbeton sowie 160.000 kg Bewehrungsstahl verarbeitet. Bei der Herstellung der Tunnelröhren fielen etwa 46.000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial an. Bei 430 lfm Streckenröhre konnte bereits die Innenschale fertiggestellt werden. Dabei wurden rund 3.900 m<sup>3</sup> Beton und 160.000 kg Stahl verwendet. Für die Errichtung der Tunnelröhre wurden im gesamten Baubereich Brunnen und Pegel hergestellt. Im Jahre 1990 waren etwa 100 Brunnen und Pegel gleichzeitig in Betrieb. Ein Teil wurde nach Abschluß der Tunnelarbeiten wieder rückgebaut. In den Schächten Benedikt-Schellinger-Gasse und Stättermayergasse wurden Aushubarbeiten durchgeführt. Weiters wurden in beiden Schächten Schalungs- und Betonierarbeiten an den Decken und Rosten durchgeführt. Beide Schächte wurden bis zur Endtiefe abgeteuft. Weiters wurden sämtliche Decken und Roste betoniert. Teilweise wurde bereits mit der Innenschalenherstellung bzw. mit der Betonierung der Stiegenanlagen begonnen. Das Betriebsgebäude in der Benedikt-Schellinger-Gasse wurde zur Gänze im Rohbau hergestellt. Bei den Aushubarbeiten der beide Schächte fielen rund 28.500 m<sup>3</sup>, beim Betriebsgebäude 350 m<sup>3</sup> Aushubmaterial an. Für Betonierarbeiten wurden in den Schächten Benedikt-Schellinger-Gasse und Stättermayergasse etwa 7.300 m<sup>3</sup>

Beton und 790.000 kg Bewehrungsstahl verarbeitet. Im Betriebsgebäude in der Benedikt-Schellinger-Gasse wurden rund 1.500 m<sup>3</sup> Beton und 170.000 kg Stahl verbraucht.

Im Bauabschnitt U 3/15—Johnstraße (Kardinal-Rauscher-Platz—Märzstraße—Beckmanngasse) wurden die Schlitzwände für den Aufgang Johnstraße-Nord und für den Tunnelbereich Sturzgasse—Beckmanngasse hergestellt und somit die gesamten Tunnelwände des Bauabschnittes (insgesamt 52.000 m<sup>2</sup>) fertiggestellt. Die Tunneldecke wurde vom Bauabschnittsanfang bis zur Nobilegasse betoniert, abgedichtet und überschüttet und die Oberfläche nach Rücklegung der Einbauten zum überwiegenden Teil wieder provisorisch befestigt und für den Anrainerverkehr freigegeben. Im Bereich der Station Johnstraße wurden rohbaumäßig das Stationsbauwerk (Bahnsteig und Aufgang Ost) weitgehend, das Unterwerk, der Kabelkeller und das Stellwerk fast vollständig fertiggestellt. Zwischen Kardinal-Rauscher-Platz und der Station konnten der unterirdische Aushub und die Herstellung der Träger für die Zwischendecken bis ins 3. Tiefgeschloß und teilweise bereits bis zur Sohlplatte vorangetrieben werden.

Aufgrund fehlender Variantenentscheidungen konnte der Bauabschnitt U 3/16—Hütteldorfer Straße (Beckmanngasse bis Feilplatz) mit den konkreten Baumaßnahmen vorerst nicht begonnen werden. Es wurden Variantenuntersuchungen durchgeführt und im Rahmen einer Ausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt. In der Folge wurden die Planungen für die Einbautenumlegungen sowie für die Ausschreibung der Rohbauarbeiten im Bauabschnitt U 3/17—Kendlerstraße (Feilplatz—Kendlerstraße) nicht im vorgesehenen Umfang ausgeführt. Die Ausschreibungs- und Einreichplanung für den Bauabschnitt U 3/18—Ottakring (Kendlerstraße—Ottakringer Straße) wurde fortgeführt. Weiters wurden die Grundfreimachungen für die neu zu errichtende U-Bahn-Anlage weitergeführt und bereits einige Grundstücke übernommen. Darüber hinaus wurden Abbrucharbeiten und zwischenzeitliche Objektverwaltungen durchgeführt.

Im Bauabschnitt U 6/1—Pottendorfer Straße (Liebenstraße—Pottendorfer Straße—Wienerbergstraße) erfolgte im Zuge des Innenausbauens die Fertigstellung der Tunnelinstallation und der Funkausrüstung. Im Zuge der Oberflächenwiederherstellung wurden der straßenmäßige Ausbau sowie die gärtnerische Gestaltung der Pottendorfer Straße zwischen Wagenseilgasse und Wienerbergstraße sowie die definitive Beleuchtung in der Pottendorfer Straße fertiggestellt.

Zur Neugestaltung der Oberfläche des Bauabschnittes U 6/2—Philadelphiabrücke wurde der Straßenbau in der Pottendorfer Straße zwischen Wienerbergstraße und Untermeidlinger Straße sowie in der Vivenotgasse einschließlich der Straßenbeleuchtung fertiggestellt. Nach Auflassung der Straßenbahnlinie 8 wurde die Eichenstraße zwischen Vivenotgasse und Philadelphiabrücke derart umgestaltet, daß durch Verschiebung der Doppelhaltestelle der Straßenbahn und Badner Bahn eine Linksabbiegerrelation von der Eichenstraße in die Vivenotgasse bzw. Wilhelmstraße ermöglicht wurde. Dies erforderte eine neue Gestaltung der Kreuzungsbereiche sowie zusätzlicher Schutzwegführungen und Verkehrslichtsignalanlagen. Im Stationsbauwerk Philadelphiabrücke wurden die Elektroinstallationen und die Tunnelinstallationen im Jahre 1990 fertiggestellt, die Arbeiten im Stellwerk Philadelphiabrücke und an den Sicherungsanlagen der Strecke weitergeführt.

Die Schlußrechnung für die Detailplanungsarbeiten des Bauabschnittes U 6/3—Vivenotgasse (Vivenotgasse bis Schönbrunner Straße) wurde gelegt. Restliche Installationsarbeiten wurden durchgeführt sowie die Schlußrechnungen zur Anweisung gebracht. Auch für die Innenausbauarbeiten der Abteilung wurden von den Firmen Schlußrechnungen gelegt und zur Anweisung gebracht, im Laufe des Jahres erfolgten jedoch noch diverse Rest- und Komplettierungsarbeiten. Die Oberflächenneugestaltung wurde beendet. Weiters wurden die Schlußrechnungen der Straßenbauunternehmen zur Anweisung gebracht. Die Erstellung der Streckenbestandspläne wurde abgeschlossen und abgerechnet. Weiters erfolgte die Lieferung von Weichenersatzteilen sowie die Abrechnung von Eigenleistungen der Verkehrsbetriebe. Im Jahre 1990 wurden Tests, die die Ersatzstromversorgung mit der stationären Notstromanlage sowie die Meldungübertragung an die Leitstelle Karlsplatz betreffen, durchgeführt. Im Rahmen der Errichtung der Fahrleitungsanlage wurden geringfügige Ausfertigungsarbeiten vorgenommen. Weiters wurden zusätzliche Schutzkörbe bei den Spannwerken der Fahrleitung sowie Erdungsleitungen errichtet. Die Abrechnung sowie diverse Restarbeiten an der Brandmeldeanlage, an der Stationsüberwachung und an der Funkverkabelung wurden vorgenommen. Die Arbeiten zur Neugestaltung des Parks in der Arndtstraße konnten abgeschlossen werden. Die Schlußrechnung wurde gelegt. Das städtische Baubüro in 12, Reschgasse 22, wurde mit Ende August 1990 abgesiedelt.

Für den Bauabschnitt U 6/12—Jägerstraße (Heiligenstädter Lände—Leipziger Straße—Jägerstraße) wurde ein Amtsprojekt erstellt, das im Herbst ausgeschrieben wurde. Im Zuge der Ausschreibungsplanung erfolgte ebenfalls die Koordinierung der notwendigen Einbautenumlegungen. Einige dieser Einbautenumlegungen konnten bereits 1990 ausgeführt werden. Weiters wurden im gesamten Bauabschnitt Baugrunduntersuchungen in Form von Probebohrungen bzw. Pegelmessungen vorgenommen. Die Bausubstanz der an die Baustelle angrenzenden Häuser wurde im 1. Teil der Hauszustandfeststellungen überprüft und festgehalten.

Im Bauabschnitt U 6/13—Hellwagstraße (Jägerstraße—Hellwagstraße—Engerthstraße) wurden ausschließlich Vorarbeiten vor Rohbaubeginn geleistet. Es sind in erster Linie Einbautenumlegungen anzuführen, wie die Kanalumlegungsarbeiten im Zuge der Hellwagstraße zwischen Dresdner Straße und Durchlaufstraße sowie Gas-, Wasser-, Telefon- und Kabelumlegungsarbeiten der Elektrizitätswerke im Bereich des gesamten Bauabschnittes zwischen Jägerstraße und Engerthstraße. Außerdem wurden Kabelabspannungen einschließlich der erforderlichen

Bauprovvisorien für die öffentliche Beleuchtung sowie Verkehrslichtsignalanlagen im Zuge der Leipziger Straße, Hellwagstraße und Durchlaufstraße durchgeführt. Die Elektrizitätswerke haben mit dem Aufstellen der Baustellen- trafos für die entsprechenden Stromanschlüsse gesorgt. Weiters wurde mit der werkmäßigen Herstellung der vier ÖBB-Stahlhilfsbrücken, die im Rahmen der Unterfahrung der Nordbahn erforderlich werden, begonnen.

Die Ausschreibungsplanung des Bauabschnittes U 6/14—Handelskai (Engerthstraße—Donauquerung —Am Hubertusdamm) wurde abgeschlossen und die Rohbauarbeiten sowie die Stahlbauarbeiten (Donaubrücke und Hängesteg Neue Donau) ausgeschrieben. Mit der Detailplanung für die Bauausführung wurde begonnen. Ausgeführt wurde von Fachdienststellen der Stadt Wien im Auftrag der Abteilung lediglich die Verstärkung der Fahrbahn Engerthstraße mit diversen Einbautenumlegungen.

Im Bauabschnitt U 6/15—Neue Donau (Am Hubertusdamm—An der Oberen Alten Donau) wurden bauliche Vorarbeiten durchgeführt. So wurde im Bahndammweg zwischen Arbeiterstrandbadstraße und Ferdinand-Kaufmann-Platz ein Kanal, der zur Entwässerung des zukünftigen U-Bahn-Tragwerkes dient, hergestellt. Im gleichen Bereich wurde eine Wasserleitung zur Anspeisung von Hydranten am Ferdinand-Kaufmann-Platz errichtet. „Am Hubertusdamm“ wurden die vorhandene Beleuchtung demoniert und eine provisorische Beleuchtung hergestellt. Im Bereich „Am Nordbahndamm“ wurden einige Kleingartenparzellen geräumt und Baustellen freigemacht. Die städtische Baukanzlei am Ferdinand-Kaufmann-Platz wurde errichtet. Weiters erfolgte die Umlegung der Gashochdruckleitung aus dem Bereich der U-Bahn-Trasse „Am Nordbahndamm“ sowie einer 110-kV-Leitung aus dem zukünftigen U-Bahn-Stationsbereich „Neue Donau“ sowie einer 1-kV-Leitung am Ferdinand-Kaufmann-Platz.

Für den Bauabschnitt U 6/16—Floridsdorf (An der Oberen Alten Donau—Angerer Straße) hat die Abteilung die Ausschreibungsplanung abgeschlossen. Die Anbotseröffnung für die Baumeister- und Innenausbauarbeiten erfolgte Ende Dezember 1990. Mit der Errichtung des städtischen Baukanzleigebäudes in 21, Holzmeister-gasse 4, wurde begonnen, so daß das Gebäude Ende Dezember bezogen werden konnte. Hierfür mußten sämtliche Installationsarbeiten durchgeführt sowie die Zuleitung sämtlicher Versorgungsleitungen veranlaßt werden. Mit der Freimachung von Einbauten in der Schloßhofer Straße wurde begonnen, d. h. Wasser-, Abwasser- und Stromleitungen mußten gelegt werden.

## Städtische Friedhöfe

Aufgrund der ständig steigenden Kosten für Betriebsmittel sowie der jährlichen Lohnsteigerungen war eine Erhöhung des Tarifes für Bestattungsanlagen der Stadt Wien erforderlich, die mit Gemeinderatsbeschuß vom 7. Februar 1990 zu Pr. Z. 212 genehmigt wurde. Dabei wurden die Posten des Tarifteiles A — Grabstellenentgelte und jene des Tarifteiles B — Arbeitsentgelte um je 3,0 Prozent erhöht. Der Wirksamkeitsbeginn für diese Tarifierhöhung war der 1. März 1990. Mit Gemeinderatsbeschuß vom 7. Februar 1990, Pr. Z. 210, verlaublich im Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 10/1990, wurde eine neue Friedhofsordnung der Stadt Wien, mit Wirksamkeitsbeginn 1. März 1990, beschlossen. Gleichzeitig erlischt die Wirksamkeit der mit Gemeinderatsbeschuß vom 18. Dezember 1970, Pr. Z. 3056, genehmigten Friedhofsordnung der Stadt Wien, einschließlich der Abänderung gemäß Gemeinderatsbeschuß vom 12. September 1978, Pr. Z. 3095.

Mit Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 14 — Norm 101/90, vom 16. August 1990, wurde zum Wiener Leichen- und Bestattungsgesetz eine Durchführungsverordnung über die Beschaffenheit der Grabstellen in den Bestattungsanlagen der Stadt Wien und über die Beschaffenheit der Särge, Sargbeigaben und sonstigen Materialien für die Feuerbestattung erlassen. Die bisherige Kundmachung des Magistrats der Stadt Wien, MA 43 — 6840/70, kundgemacht im Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 4 vom 23. Jänner 1971, wurde außer Kraft gesetzt. Mit Wirksamkeitsbeginn vom 1. März 1990 wurde dafür eine neue Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 43 — 6500/89, vom 23. Februar 1990, über die Benützung der Friedhöfe der Stadt Wien erlassen.

Im Jahre 1990 wurden in den Städtischen Friedhöfen insgesamt 21.283 Bestattungen durchgeführt, was gegenüber dem Jahre 1989 einen Anstieg um 403 Fälle oder um 1,93 Prozent bedeutet. Es wurden 17.683 Erd- und 3.600 Urnenbestattungen vorgenommen, wobei bei den Erdbestattungen gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 79 Fälle und bei den Urnenbestattungen eine Zunahme um 324 Fälle zu verzeichnen war. Somit erhöhte sich der Anteil der Urnenbeisetzungen an der Zahl der Gesamtbestattungen von 15,69 Prozent im Jahre 1989 auf 16,91 Prozent im Jahre 1990. Von den insgesamt 21.283 Bestattungen entfielen 17.302 oder 81,30 Prozent auf Beilegungen in Erd- und Urnengräbern, 1,999 oder 9,39 Prozent auf Neuebelegungen in heimgefallenen Grabstellen, 702 oder 3,30 Prozent auf Neuebelegungen auf Erweiterungsflächen und 1.280 oder 6,01 Prozent auf Beerdigungen in einfachen Gräbern. Die Anzahl der Deckplattenbewilligungen ist gegenüber dem Jahre 1989 mit 2.339 um 18 Fälle auf 2.321 Fälle zurückgegangen. In 20.005 Fällen wurden die Benützungsrechte an Grabstellen verlängert, in 1.915 Fällen insgesamt 4.806 Leichen exhumiert bzw. zusammengelegt.

In der Simmeringer Feuerhalle wurden Sanierungsarbeiten an der Fassade des Krematoriumsgebäudes und an den Arkaden durchgeführt, am Friedhof Hietzing mit den Umbauarbeiten an der Aufbahnhalle begonnen, am Friedhof Heiligenstadt ein neues Verwaltungsgebäude errichtet, wobei noch kleinere Fertigstellungsarbeiten im Jahre 1991



durchzuführen sein werden. Am Friedhof Stammersdorf Zentral wurde mit Sanierungsarbeiten am Verwaltungsgebäude begonnen, am Friedhof Dornbach die Fassade des Verwaltungsgebäudes instand gesetzt, am Friedhof Erlaa die Instandsetzungsarbeiten an der Friedhofskapelle abgeschlossen, am Friedhof Atzgersdorf das Verwaltungsgebäude an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen. Am Friedhof Südwest wurde ein neues Glashaus in der Gärtnerei errichtet, am Friedhof Baumgarten an der nördlichen Friedhofsbegrenzung eine neue Einfriedung aus Betonfertigteilen errichtet, an der Bezirksleichenkammer in 10, Gudrunstraße, Sanierungsarbeiten durchgeführt und in der städtischen Steinmetzwerkstätte die Ladestation und der Elektrokarren in Betrieb genommen. Außerdem wurden laufend Erhaltungsarbeiten an den Gebäuden und Anlagen sowie am gesamten technischen Inventar des hoheitlichen und des gewerblichen Bereichs durchgeführt.

In den Eigenregiefriedhöfen wurden 1.915 Grabstein- und 1.370 Einfassungsfundamente hergestellt, wobei bei ungünstigen Bodenverhältnissen 181 Piloten geschlagen werden mußten. 48 Gräfte und 2 Urnengrabkammern wurden neu errichtet, 2 Gräfte zur Wiedervergabe instand gesetzt. In verschiedenen städtischen Friedhöfen wurden 2.178 m<sup>2</sup> neue Straßen und 2.139 m<sup>2</sup> neue Wege hergestellt, während 4.586 m<sup>2</sup> Straßen und 3.017 m<sup>2</sup> Wege instand gesetzt werden mußten; 420 lfm Einfriedungen aller Art wurden neu hergestellt bzw. 644 lfm instand gesetzt. Weiters erfolgte die Neuherstellung von 30 lfm Stützmauern, 37 lfm Stützmauern wurden instand gesetzt. Bei der Anlage neuer Flachgräbergruppen wurden 3.463 lfm fundierte Kantsteinfußbefassungen und 640 lfm neue Wasserleitungsrohre verlegt. 200 lfm Wasserleitungsrohre mußten ausgewechselt werden. Um die wilden Müllablagerungen in den Friedhöfen hintanzuhalten, wurden 193 neue Abfallbehälter aufgestellt bzw. 52 Abfallbehälter instand gesetzt, weiters wurden 30 Wasserbottiche ausgewechselt bzw. neu aufgestellt.

Auf gartentechnischem Gebiet wurden die Ausgestaltung und Begrünung von Friedhofsflächen weitergeführt. 152 Bäume und 2.310 lfm Hecken konnten gepflanzt werden; 2.100 m<sup>2</sup> Grünflächen wurden gärtnerisch neu gestaltet. Heimgefallene Gräber, auf denen ein schöner Baum steht, wurden nicht weiter vergeben und als Baumplatz gestaltet. Zahlreiche Grabstellen mit bestehendem Benützungrecht wurden amtswegig verlegt, damit dendrologisch wertvolle Bäume dem Friedhofsbild erhalten bleiben. 848 Bäume wurden fachgemäß geschnitten; 58 Bäume mußten wegen eventueller Gefährdung von Friedhofsbesuchern im Kronenbereich stark zurückgeschnitten werden. 620 lfm Hecken wurden einem Verjüngungsschnitt unterworfen, 940 lfm (Laub- und Nadelholz) wegen Unansehnlichkeit aus dem Bestand genommen sowie 125.200 lfm Laub- und Nadelholzhecken in Form geschnitten. Um die Wiedervergabe von Heimfallsgräbern zu ermöglichen, waren umfangreiche Rodungsarbeiten auf 614 Grabstellen erforderlich.

Die Umgestaltung des Urnenhaines der Simmeringer Feuerhallen Abteilung I wurde fortgesetzt, d. h. die 0,36 m<sup>2</sup> großen Urnengräber wurden im Einvernehmen mit dem jeweiligen Benützungsberechtigten amtswegig verlegt, dafür nur mehr mindestens 1 m<sup>2</sup> große Ersatzgrabstellen bereitgestellt. Die mit dieser Maßnahme frei gewordenen Flächen wurden für Belegungszwecke neu aufgeschlossen. Für diesen Zweck wurden neue Wege hergestellt sowie die überalterten Hecken gerodet bzw. neue Hecken gepflanzt. In diesem Sinn konnte auch im Friedhof Meidling mit der Umgestaltung des Urnenhaines begonnen werden. Die Generalsanierung der Gruppe 93B am Zentralfriedhof wurde eingeleitet, wobei die bereits erfaßten verwahrlosten und im Nutzungsrecht abgelaufenen Grabstellen Zug um Zug abgeräumt und eingeebnet werden. Wild wachsende Gehölze werden gerodet, die Reihenwege als Rasenwege ausgestaltet. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres wurden die russischen Kriegsgräberanlagen im Friedhof Aspern und im Friedhof Jedleseee saniert, die Grabzeichen gereinigt und nachbeschriftet. Mit der Sanierung der russischen Kriegsgräberanlage am Zentralfriedhof konnte begonnen werden.

Die alljährliche Frühjahrssäuberung im Zentralfriedhof erstreckte sich auf eine Fläche von 1.046.400 m<sup>2</sup>, die Unkrautbekämpfung auf den unbefestigten Wegen auf eine Fläche von 384.720 m<sup>2</sup>. Im gesamten Bereich des Wiener Zentralfriedhofes konnten die zahlreichen verwahrlosten Gräber wieder in drei Pflegedurchgängen gemäht werden. Mit dieser Maßnahme wurde eine wesentliche Verbesserung des Friedhofsbildes erreicht. Die Ehrengräberanlagen sowie die Anlagen der Krieger- und Opfergräber wurden gärtnerisch betreut, ebenso wurden alle Grünanlagen laufend gärtnerisch instand gehalten.

Folgende Gräber von verdienten Persönlichkeiten wurden als Ehrengräber auf Friedhofsdauer vergeben bzw. ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet und in Obhut der Stadt Wien übernommen oder ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet (ohne Inobhutnahme).

A) An Ehrengräbern bzw. ehrenhalber gewidmeten Grabstellen, die in die Obhut der Stadt Wien übernommen wurden, sind zu nennen:

Zentralfriedhof:

Kreisky Dr. Bruno (Bundeskanzler)

Sebestyen György (Schriftsteller und Literat)

Adams John Quincey (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1933 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Ebner-Rofenstein Dr. Viktor (Histologe)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1925 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Eybl Franz (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1926 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Goltz Prof. Demetrius Alexander (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1943 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Holzinger Rudolf (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1949 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Junk Dr. Rudolf (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1944 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Kaiser-Herbst Carl (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1940 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Karpath Prof. Ludwig (Musikschritsteller)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1936 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Lehmermayer Fritz (Schriftsteller)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1934 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Pendl Prof. Emanuel (akad. Bildhauer)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1927 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Rösch Prof. Ludwig (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1936 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Zetsche Eduard (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1927 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Zewy Prof. Karl (Maler)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1929 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Friedhof Hietzing:

Jaray Prof. Hans (Regisseur und Kammerschauspieler)

Fischer Eduard (Generalmajor, Verteidiger der Bukowina)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1935 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Zwerenz Mitzi (Schauspielerinnen und Operettensoubrette)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1947 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Simmeringer Feuerhalle:

Gielen Prof. Josef (Burgtheaterdirektor und Regisseur)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1968 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Friedhof Heiligenstadt:

Jelinek Dr. Karl (K. u. K. Hofrat, Meteorologe)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1935 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Friedhof Hirschstetten:

Pirquet Dipl.-Ing. Guido Peter (Weltraumpionier)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1966 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

Friedhof Ober St. Veit:

Bieber Friedrich Julius (Afrikaforscher)

Die Grabstelle wurde bereits im Jahre 1973 ehrenhalber auf Friedhofsdauer gewidmet.

B) An ehrenhalber gewidmeten Grabstellen sind zu nennen:

Wiener Zentralfriedhof:

Hoffmann Hofrat Prof. Paul (Burgtheaterdirektor, Kammerschauspieler)

Friedhof Neustift:

Pawlicky Prof. Norbert (Kapellmeister und Komponist)

Aufgrund der laufend steigenden Kosten für Friedhofsgärtnerische Leistungen wurden die Preise der Städtischen Friedhofsgärtnerei um durchschnittlich 4 Prozent erhöht, wobei die vom Preisunterausschuß der paritätischen Kommission genehmigten Preiserhöhungen für Grabschmückungen im Ausmaß von 3 Prozent und für Grabpflegearbeiten in der Höhe von 45 S pro Grabstelle bereits beinhaltet sind. Die diesbezügliche Genehmigung erfolgte mit

Gemeinderatsbeschluss vom 7. Februar 1990, Pr. Z. 211, mit Wirksamkeitsbeginn 1. März 1990. Neben der Erfüllung von 47.200 Grabpflegeaufträgen und den diversen Grabschmückungsaufträgen sowie der Herstellung von Kranzgebinden wurde von der Städtischen Friedhofsgärtnerei die Aufzucht von Blütenpflanzen für den Eigenbedarf im Wert von 1,97 Millionen Schilling durchgeführt. Die Schmückung der Ehrengräber sowie der Krieger- und Opfergräber erfolgte unter Beistellung des erforderlichen Pflanzenmaterials.

## Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Die Abteilung gliedert sich organisatorisch in die Stabstelle und sechs Gruppen, von denen fünf in Referate unterteilt sind. Zur Stabstelle gehört die Informationsstelle, die auch die Dienstaufsicht über die Verkehrspermanenzstelle hat. Als Zentralstelle der Abteilung ist sie für die Endredaktion von Akten vorgesetzter Dienststellen, der Bezirksvertretungen, des Bürgerdienstes und sonstiger Terminakte zuständig. Dabei sind besonders zwei Aufgaben wahrzunehmen, und zwar die zentrale und somit koordinierte Redaktion von Vorlageberichten bei gleichzeitiger Terminüberwachung sowie die Bearbeitung von Anfragen und Hinweisen und deren allfällige Weiterleitung an die zuständigen Sachbearbeiter. 1990 hat die Informationsstelle 1.467 Vorlageberichte entweder aufgrund von Ergebnissen der in solchen Fällen zumeist notwendigen Ermittlungsverfahren oder aufgrund von Erhebungen ausgearbeitet und den jeweiligen Dienststellen, aber auch Privatpersonen übermittelt. Weiters wurden aus 220 Bezirksjournalen, aus der Rathauskorrespondenz sowie aus rund 1.900 Tageszeitungen etwa 900 Artikel, die mit dem Aufgabengebiet der Abteilung im Zusammenhang standen, entnommen und in einem öffentlichen Aushang den Abteilungsangehörigen zur Kenntnis gebracht. Bei verkehrsbehördlich aufklärungsbedürftigen Fällen wurden die erforderlichen Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem wurden verkehrstechnische Anfragen, die aus der Bevölkerung kamen, mündlich oder schriftlich beantwortet. Aufgrund der intensiven Überwachung von Kurzparkzonen durch Organe der MA 4 und der daraus resultierenden Einsprüche ist eine wesentliche Zunahme der Zahl von Gutachten bzw. Stellungnahmen in Verwaltungsstrafverfahren zu verzeichnen. 1990 waren dies insgesamt 1.738 Fälle.

Die Verkehrspermanenzstelle ist mit jeweils drei Bediensteten der Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde besetzt, und zwar Montag—Freitag von 7.00 bis 18.00 Uhr im Amtsgebäude in 12, Niederhofstraße 23. Es werden Anträge, die Aufgrabungen im Straßenbereich betreffen, erledigt, soweit dies aus Termingründen erforderlich und im kurzen Weg möglich ist. Diese Arbeiten werden innerhalb eines Tages behandelt und sind als besondere Serviceleistungen anzusehen. Weiters erteilt man in 1.744 Fällen Bewilligungen für Ladetätigkeiten bei Übersiedlungen, Ölabschlauchungen und ähnlichem. Die Permanenzstelle nimmt auch Meldungen über Gebrechen im Straßenbereich entgegen und veranlaßt gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen. Es werden Termine, die den Baubeginn oder das Bauende von Arbeiten auf oder neben der Straße betreffen, Meldungen über vorläufige Fahrtunterbrechungen bei Gefahrguttransporten, Meldungen über schwere Verkehrsunfälle sowie über die Beschädigungen von Verkehrsleiteinrichtungen entgegengenommen. Außerdem werden telephonische Auskünfte über den Geschäftsbereich der Abteilung erteilt. In der Verkehrspermanenz wird auch eine Ablage zur Erfassung aller im Raum von Wien bewilligten Baustellen, aller von der MA 35 — Gebrauchserlaubnisse bewilligten Baustellen und aller von den Dienststellen mittels „Rosa Formular“ durchgeführten Bauarbeiten geführt; diese Ablage ist bezirksweise und alphabetisch nach Straßennamen geordnet. Zu den sonstigen Aufgaben gehört auch die Funkverbindung mit dem Referat für Sofortmaßnahmen in der MD-VR.

Zur Gruppe 1 — Verkehrsorganisation und Planung, die sich in drei Referate gliedert, gehört das Referat 1 — Verkehrsorganisation. Es arbeitet unter anderem an der Planung und Realisierung von Verkehrskonzepten für Bezirke oder Bezirksteile unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption für Wien. Weitere Aufgabengebiete sind die Mitwirkung am Stadtentwicklungsplan und bei Bezirksentwicklungsplänen, bei der Erstellung von Bezirksverkehrskonzepten der MA 18, weiters die Planung und Realisierung von Wohnstraßen, Fußgängerzonen und anderer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Mitwirkung bei verkehrstechnischen bzw. verkehrsbehördlichen Problemen in Stadterneuerungsgebieten sowie Stellungnahmen bei vorgesehenen Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes. Außerdem gibt das Referat Gutachten zur Verkehrserschließung von Großbauvorhaben ab und plant die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs. Das Referat arbeitet an der generellen Planung der Oberflächengestaltung nach Abschluß der Bauarbeiten für den U-Bahn-Bau im 14. und 15. Bezirk mit, ebenso an der Planung der Tiefgaragen Albertplatz, Tigerpark sowie Tiefgarage „12.-Februar-Platz“.

Einige Maßnahmen im organisatorischen bzw. Planungsbereich betrafen im 1. Bezirk den Börsepark (Straßenrückbau); im 2. Bezirk die Änderung der Verkehrsführung im Bereich Karmeliterviertel im Hinblick auf eine künftige Verkehrsberuhigung sowie einen neuerlichen Wettbewerb für die EXPO 95; im 3. Bezirk das Fasanviertel (Änderung der Verkehrsführung) sowie das Erdbergviertel (Mitarbeit an der Verkehrsumorganisation); im 4. Bezirk die Ausarbeitung einer verkehrstechnischen Untersuchung für den gesamten Bezirk; im 5. Bezirk die neuerliche Überprüfung der Verkehrsführung im 4. Teilbereich sowie die Überprüfung der Verkehrsführung im Bereich Fendgasse — Siebenbrunnenplatz im Sinne einer weiteren Verkehrsberuhigung sowie die Zeuggasse (Straßen-

rückbau); im 6. Bezirk die Theobaldgasse (Straßenrückbau); im 8. Bezirk die Mülkergasse und Neudeggergasse (Überprüfung der Verkehrssituation und Anlage von Wohnstraßen im Sinne einer weiteren Verkehrsberuhigung), den Roten Hof (Straßenrückbau) und den Bannplatz (Oberflächengestaltung zur Hebung der Verkehrssicherheit); im 9. Bezirk den Himmelfortgrund (Verkehrsneuorganisation) und die Fechtergasse (Straßenrückbau); im 10. Bezirk die Gußriegelstraße, Otto-Probst-Straße und Pichelmayergasse (Straßenrückbau und Neuordnung des ruhenden Verkehrs) und den Bereich Angeligasse (Überprüfung der Verkehrssituation); im 11. Bezirk die Meidlgasse und den Straßenzug Am Kanal (Straßenrückbau); im 12. Bezirk den Bereich Wilhelmsdorf (Verkehrsneuorganisation), die Mitarbeit an den Projekten hinsichtlich einer allfälligen Verkehrsberuhigung von Hetzendorf und Altmannsdorf sowie die Arndtstraße (Straßenrückbau); im 14. Bezirk den Bereich Wolfersberg (verkehrstechnische Untersuchung über eine allfällige Verkehrsberuhigung) sowie die Kienmayergasse und Rosentalgasse (Straßenrückbau); im 15. Bezirk die verkehrstechnische Untersuchung für den Bereich U 3 14/15, den Bereich Sechshäuser Straße — Ullmannstraße (Straßenrückbau), flankierende Maßnahmen der Gebietsbetreuung Storchengrund und den Vogelweidplatz (verkehrstechnische Untersuchung); im 17. Bezirk die Rosensteingasse und die Braungasse (Straßenrückbau und Neuordnung des ruhenden Verkehrs); im 18. Bezirk die Türkenschanzstraße (Straßenrückbau), den Bereich des evangelischen Krankenhauses in der Schopenhauerstraße; im 19. Bezirk den Bereich Josefsdorf (verkehrstechnische Untersuchung), die Gallmayergasse (Straßenrückbau) und die Sandgasse (verkehrstechnische Untersuchung); im 21. Bezirk die Schliemanngasse (Straßenrückbau); im 22. Bezirk den Bereich St.-Wendelin-Platz (Verkehrsneuorganisation) und Am Krautgarten (Straßenrückbau); im 23. Bezirk die Martin-Schneider-Gasse (Straßenrückbau).

191 Tempo-30-Anträge wurden für ganz Wien bearbeitet, davon 110 Bereiche im Jahre 1990 kundgemacht. Weiters wirkte das Referat Verkehrsorganisation in sämtlichen Gebietsbetreuungen der Stadt Wien, bei Sitzungen der Bezirksverkehrskommission der Bezirke 1, 2, 7—10, 12—15, 17 und 21—23, an 5 Bürgerversammlungen, 115 Amtsbesprechungen der MA 19, MA 28 sowie anderer Dienststellen mit und betreute die verkehrstechnische Untersuchung „Vorher- und Nachheruntersuchung für Tempo 30 in Wien“ durch das Zivilingenieurbüro Knoflacher. Rund 120 Beantwortungen an Bezirksvorstehungen, amtsführende Stadträte, an das MD-Präsidialbüro und an Einzelpersonen in Zusammenarbeit mit der Informationsstelle wurden erstellt, bei der Planung der EXPO 95, im Expertenverfahren Handelskai, bei verschiedenen Bezirksentwicklungsplänen, bei der Planung der Gürtelkommission für das Wiental, bei Fragen der Parkraumbewirtschaftung und der Planung von Park-and-Ride-Anlagen mitgearbeitet.

Das Referat 2 — Planung befaßt sich mit der generellen Projektierung und Festlegung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) sowie der Überprüfung von deren Notwendigkeit. 1990 wurden die VLSA, die in der ersten Grobüberprüfung aller bisher noch nicht auf Blinkbetrieb umgestellten VLSA ermittelt wurden und möglicherweise umschaltbar sind, an die Bezirke zur Stellungnahme vorgelegt. Bei den bisher vorliegenden Rückmeldungen wurden die erforderlichen Ermittlungsverfahren eingeleitet. Außerdem wurden 334 Projekte des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues begutachtet und entsprechende Änderungen zur Verbesserung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs angeregt. Einen wesentlichen Arbeitsaufwand erfordern die Großprojekte, die etwa von der Wiener Bundesstraßen AG betrieben werden. Hier sind Projekte wie die West- und Südeinfahrt, Wiedner Gürtel und Grünbergstraße sowie die Verlängerung der A 23 bzw. B 302 anhängig. Es wurden auch vermehrt Park-and-ride-Projekte auf ihre Folgen für den Verkehr überprüft, unter denselben Gesichtspunkten verschiedene Garagenprojekte begutachtet. Bei Projekten für Wegweiser, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen auf Bundesstraßen A waren die Ermittlungsverfahren und die Einreichung zur Genehmigung beim zuständigen Bundesministerium durchzuführen. Bei Straßendetailprojekten, die auf U-Bahn-Bauten folgen, sowie bei der generellen Planung der U 3 sowie U 6-Nord und -Süd wurden Stellungnahmen und Änderungsvorschläge ausgearbeitet.

Das Referat 3 — Radverkehrsanlagen konnte sein für 1990 mit 25 km prognostiziertes Radwegenetz mit tatsächlich gebauten 34 km noch weiter als geplant verlängern. Ende 1990 standen 387,88 km Radwege zur Verfügung. Auch die Fahrradabstellanlagen konnten um 114 auf derzeit 547 Örtlichkeiten erweitert werden. Durch die Bestimmungen der 15. Straßenverkehrsordnungsnovelle (StVO) ergab sich für das Referat 3 die Notwendigkeit, die bestehenden Radverkehrsanlagen auf ihre Gesetzeskonformität zu untersuchen. Der Projektkoordinator hat darüber hinaus Koordinations- und Planungsgespräche mit Abteilungen des Magistrates sowie mit den Gemeinden im Umland Wiens zur Herstellung von regionalen und überregionalen Radwegrouten geführt.

Die Gruppe 2 — Straßenverkehrsbehörde ist in fünf Referate unterteilt und mit folgenden Aufgaben befaßt: Der erste Aufgabenbereich umfaßt die Verordnung und Festlegung definitiver Verkehrsmaßnahmen sowie die periodische Überprüfung bestehender Verkehrsmaßnahmen. 1990 wurden in diesem Zusammenhang 4.057 Anträge behandelt, die in der Regel von Bezirksvorstehungen, der Magistratsdirektion, dem Bürgerservice, der Bundespolizeidirektion Wien — Verkehrsamt, den Stadtwerken — Verkehrsbetrieben, der Kammer der gewerblichen Wirtschaft und Privatpersonen kamen. Weiters wurden Verkehrsmaßnahmen nach Fertigstellung von Projekten des Straßen-, Gleis- und Brückenbaues festgelegt, aber auch auf der Grundlage von Untersuchungen der Gruppe für Verkehrssicherheit Verhandlungen über die Entschärfung von Unfallsschwerpunkten geführt.

Der zweite Aufgabenkomplex besteht in der Bewilligung von Arbeiten auf oder neben der Straße gemäß § 90 StVO und der Festlegung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen. Im Zusammenhang damit wurde von Mitarbeitern ein Programm für die EDV-mäßige Bearbeitung der in Bescheiden vorgesehenen Verkehrszeichenaufstellung vorbereitet. Im Jahr 1990 waren dies 9.614 Fälle. Die Antragsteller waren vor allem die MA 28, 29, 30, 31, 33 und 42, die Stadtwerke — Elektrizitäts-Werke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe, das Fernmeldebauamt Wien, die ÖBB, die Heizbetriebe Wien GesmbH, das Telekabel und auch private Personen. Im folgenden sind einige der wichtigsten Bauarbeiten des Jahres 1990 angeführt:

3. Bezirk — Umbau der Großen Ungarbrücke
5. Bezirk — Umbau der Schönbrunner Straße von Grohgasse bis Kettenbrückengasse
12. Bezirk — Umbau der Altmannsdorfer Straße von Sagedergasse bis Anton-Baumgartner-Straße
13. Bezirk — Abschluß der Arbeiten in der Maxingstraße
14. Bezirk — Umbau der Linzer Straße von Utendorfgasse bis zur Westbahn
16. Bezirk — Umbau der Wattgasse von Thaliastraße bis Arnethgasse
18. Bezirk — Umbau des Aumannplatzes
21. Bezirk — Beginn der Arbeiten in der Brünner Straße im Bereich S-Bahn-Nordbrücke
23. Bezirk — Beginn des Umbaus der Sterngasse

Die wichtigsten Bauwerke der Verkehrsbetriebe waren wie folgt:

9. Bezirk — Alser Straße von Spitalgasse bis Landesgerichtsstraße
13. Bezirk — Lainzer Straße—Hietzinger Hauptstraße
17. Bezirk — Dornbacher Straße von Alszeile bis Endstation 43
19. Bezirk — Döblinger Hauptstraße von Glatzgasse bis Gatterburggasse
21. Bezirk — Brünner Straße im Bereich der S-Bahn sowie von Gerasdorfer Straße bis Van-Swieten-Kaserne

Die Abteilung hat eine große Anzahl von Arbeiten der Einbautendienststellen bewilligt, und zwar das Bauvorhaben der MA 30 in den Siedlungsgebieten des 22. Bezirkes, die Verlegung der Versorgungsleitung in der Gablenzgasse durch die MA 31, in der Hadikgasse durch die Gaswerke und Elektrizitätswerke, die Netzausbauten der Post- und Telegraphenverwaltung und der Firma Telekabel in großen Teilen des 8. Bezirkes sowie die Rohrlegungen der Heizbetriebe Wien GesmbH. Im Bereich der Autobahnen sind zwei Bauvorhaben zu nennen, und zwar die Arbeiten zur Verbreiterung der Südost-Tangente im Bereich Landstraßer Gürtel sowie die Betondeckensanierung der A 23 von der Südbahn bis auf die Höhe der Sterngasse.

Für die Arbeiten der fünf Referate der Gruppe 3 — Errichtung, Betriebe und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen wurden die für Vergabe von Leistungen erforderlichen Maßnahmen, unter anderen die Aufstellung und Ausführung von Voranschlägen, die Ausschreibung und Einholung von Angeboten, die Bauüberwachung, Kollaudierung und Rechnungsprüfung, durchgeführt.

Das Referat 1 — Detailprojekt und Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) überprüfte 1990 auf Grund von Anträgen 118 Schaltprogramme oder Verkehrsabläufe und erstellte für den Neu- bzw. Umbau von VLSA entsprechende Detailprojekte, von denen 98 der Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs dienen. An neun Örtlichkeiten wurden neue, teils koordinierte VLSA unter Berücksichtigung der Wünsche des öffentlichen Verkehrs errichtet. Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen wurden 33, teilweise komplizierte VLSA projektiert, errichtet, in Betrieb genommen und gegebenenfalls den geänderten Umleitungsverhältnissen angepaßt. Ferner nahm das Referat 239 definitive bzw. provisorische Umbauten und Anpassungen an VLSA vor. Weiters wurde an den Grundlagen für die dezentrale Ausschreibung und Angebotsprüfung mit Hilfe der EDV weitergearbeitet; mit Hilfe von vorhandenen und laufend selbst ergänzten EDV-Programmen erstellte man die erforderlichen Projektunterlagen. Für die zentrale Verkehrsregelung wurden 70 Kabellegungen und Verteilerausbauten durchgeführt, der Umbau der Wiener Verkehrsleitzentrale konnte abgeschlossen werden.

Das Referat 2 — Betrieb und Erhaltung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) und der Verkehrsleitzentrale beantwortete 455 gerichtliche Anfragen, stellte Planunterlagen zu Verkehrsunfällen im Bereich der VLSA bei und beantwortete 10 Anfragen in Verwaltungsstrafverfahren. Weiters wurden an den 889 in Betrieb befindlichen VLSA (einschließlich 16 Fremdanlagen wie etwa Feuerwehrausfahrten) und 89 Blinkanlagen Erhaltungsarbeiten durchgeführt, Schäden instand gesetzt sowie der Betrieb ständig überprüft. Durch bessere Überwachung und genaue Wartung der Steuergeräte wurde die Betriebs- und Verkehrssicherheit erhöht. In diesem Zusammenhang wartete man turnusmäßig zweimal die Schaltgeräte, reinigte die Signalgeber, führte einen zweimaligen Lampenaustausch durch, wofür etwa 93.000 Glühlampen einschließlich des Verbrauches für Ausfälle erforderlich waren. 1.100 Störungen mußten behoben und eine abschließende Prüfung der Anlagen durchgeführt werden. Dazu kamen noch Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an 36 Fernsehbeobachtungsstellen und den Einrichtungen der Verkehrsleitzentrale, aber auch die Überprüfung von Lampenausfällen im Hinblick auf eine Qualitätskontrolle. 1990 wurden zwei Steuergeräte, deren Zustand dem technischen Standard nicht mehr entsprach, getauscht sowie Gewitterschäden an diversen Einrichtungen behoben. Erwähnenswert ist noch die Mitwirkung im Fachnormenausschuß für VLSA des Österreichischen Normeninstituts.

Das Referat 3 — Verkehrsleiteinrichtungen ist für Straßenverkehrszeichen und Wegweiser zuständig. Insgesamt wurden Ende 1990 84.022 Verkehrszeichen in Email- oder Scotchliteausführung (rückstrahlend), 2.058 beleuchtete Verkehrszeichen und 569 Verkehrsleuchtsäulen verwaltet. Davon wurden 4.037 Verkehrszeichen auf 2.336 Eisenständern neu aufgestellt. Im Zusammenhang mit dem Wegweiskonzept für Wien wurden 88 Wegweiser aufgestellt, im Zuge von Erhaltungsarbeiten bzw. der Änderung bestehender Verkehrsmaßnahmen wurden 10.595 Verkehrszeichen, 5.455 Zusatztafeln, 5.286 Eisensteher und 162 Kettensteher erneuert. Weiters stellte man 86 beleuchtete Verkehrszeichen und 30 Verkehrsleuchtsäulen neu auf und demontierte 61 beleuchtete Verkehrszeichen und 16 Verkehrsleuchtsäulen. Bei Verkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Friedhofsverkehr zu Allerheiligen wurden 260 transportable Verkehrszeichen aufgestellt.

Das Referat 4 — Bodenmarkierungen brachte auf Straßen, die von der Gemeinde Wien erhalten werden, rund 177.000 m Strichmarkierungen (Leit-, Sperr-, Randlinien) sowie etwa 27.900 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen (Schutzwege, Sperrflächen) auf. Von den Strichmarkierungen waren rund 69.600 m, von den Flächenmarkierungen rund 11.700 m<sup>2</sup> Kurzzeitmarkierungen. Auf den Bundesstraßen B waren es rund 71.300 m Strichmarkierungen (darunter rund 56.600 m Kurzzeitmarkierungen) sowie rund 5.600 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen (darunter rund 3.460 m<sup>2</sup> Kurzzeitmarkierungen), auf Autobahnen rund 156.800 m Strichmarkierungen (darunter etwa 150.000 m Kurzzeitmarkierungen) und rund 1.200 m<sup>2</sup> Flächenmarkierungen. Außerdem bearbeitete das Referat 11 Verwaltungs- und 508 Gerichtsstrafakte. Schließlich wurde der gesamte Straßenzug der B 221 — Wiener Gürtelstraße im Rahmen eines Erhaltungsvertrages komplett erneuert.

Das Referat 5 — Budget ist für die Führung der Sach- und Referatskredite und deren Abrechnung zuständig und führt für die Referate 1, 3 und 4 die Kontrolle und Abrechnungen der Leistungen für Fremdbteilungen durch. Im einzelnen betragen die von der Abteilung verwalteten Budgetmittel (einschließlich der Budgetanteile der Bezirke) rund 272,710.000 Schilling, wovon 65,320.000 S auf Betrieb und Erhaltung von Verkehrsanlagen, 15,340.000 S auf Strom, 65,390.000 S auf die Errichtung von Verkehrsanlagen, 29,299.000 S auf die Refundierung und diverse andere Budgetposten, 78,696.000 S auf die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen B und S, 7,025.000 S auf die Errichtung und Erhaltung von Verkehrsanlagen auf Bundesstraßen A sowie 11,640.000 S auf Umbauten und Umleitungen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau entfielen.

Die Gruppe 4 — Sondertransporte, die aus zwei Referaten besteht, ist gleichzeitig die Geschäftsstelle für die Lenkerprüfung beim Amt der Wiener Landesregierung; sie erstellt außerdem Verkehrsgutachten in Bau-, Gewerbe-, Kraftfahr-, Luftfahrt- und straßenpolizeilichen Angelegenheiten.

Das Referat 1 — Sondertransporte hat 2.414 Routengenehmigungen für übergroße und überschwere Fahrzeuge und Transporte nach § 40 (3) und (4), § 45 (5), § 101 (5) und § 104 (9) des Kraftfahrgesetzes erteilt. Die eingeschränkte Zulassung von überschweren Arbeitsmaschinen und die Genehmigung von Sondertransporten mit einer Länge bis 40 m, einer Breite bis 7 m und einer Höhe bis 5,5 m sowie mit einem Gesamtgewicht bis 140 t erforderten Routenerhebungen über die fahrtechnische Eignung sowie Ermittlungen über die Tragfähigkeit von Brücken und Straßendecken einschließlich Einbauten. Für bestimmte Fälle waren auch begleitende Maßnahmen auf der Ebene der Straßenverkehrsordnung, wie z. B. Verordnungen von Halteverbotszonen, die den Zweck haben, schmale Straßen und enge Kurven vom ruhenden Verkehr freizuhalten, und Ausnahmen von Mindestgeschwindigkeiten notwendig. Mit der 12. Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 ist insofern eine Kompetenzverschiebung eingetreten, als nunmehr auch bundesländerüberschreitende Sondertransporte nicht mehr vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sondern von den Ländern zu bewilligen sind. Da gerade in Wien bedeutende Transportunternehmen und Baufirmen angesiedelt sind, bedeutet das einen Mehraufwand für Ermittlungen und Verhandlungen mit Straßenverwaltungen in den anderen Bundesländern.

Das Referat 2 — Behindertenangelegenheiten, Drehgenehmigungen, Gutachtertätigkeit erteilte insgesamt 1.772 bescheidmäßige Bewilligungen, wovon unter anderem 352 Drehgenehmigungen betrafen, 148 Halteverbote für Drehzwecke, 433 Ladezonen, 96 Halteverbote für Spezialkraftwagen, weiters fallweise Halteverbote an 27 Örtlichkeiten, die 1990 insgesamt 66mal beansprucht wurden, sowie 494 Ausnahmebewilligungen. Für die Erledigung der Drehgenehmigungen waren insgesamt 116 Ortsverhandlungen erforderlich. In 63 Fällen war es notwendig, öffentliche Verkehrsflächen längerfristig zu sperren und für den Verkehr Umleitungsstrecken festzulegen. Außerdem stellte das Referat für Kinder zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr 90 Erlaubnisse zum Radfahren aus. Das Referat behandelte weiters 46 Fälle von sportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsflächen, für die Ermächtigung zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn wurden 84 Ermittlungsverfahren durchgeführt. Die Zahl der Ansuchen um die Ausstellung von Behindertenausweisen gemäß § 29 b Abs. 4 StVO 1960 betrug im Jahre 1990 294, 75 Behindertenausweise wurden ausgestellt, 109 Anträge mußten abgewiesen werden, bei 110 Ansuchen war das Ermittlungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Das Referat war auch mit der Erteilung von Ausnahmen vom „Wiener Nachtfahrverbot“ für Lkw mit über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (183 Anträge) und von den Bestimmungen des § 42 StVO 1960 „Wochenend- und Feiertagsfahrverbot“ für Lkw mit über 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (839 Anträge) befaßt. Ferner wurden in Wiener Fahrschulen Fahrzeuge überprüft und Gutachten erstellt, ob diese für die praktische Ausbildung geeignet sind. Es konnte dabei festgestellt werden, daß es zahlreiche Wiener Fahrschulen gibt, die bei den Neuanschaffungen ihrer Schulzüge schon auf Fahrzeuge mit



*Amtsführender Stadtrat für Gesundheits- und Spitalswesen Dr. Sepp Rieder eröffnet den Dachgarten des St.-Anna-Kinderspitals*

Foto: Landesbildstelle

*Grundsteinlegung für den Küchenneubau des Krankenhauses Floridsdorf*

Foto: Landesbildstelle





*Generalsanierte Pathologie- und Bakteriologie-Abteilung im Krankenhaus Lainz*

Foto: Landesbildstelle

*Autotelefone für caritative Zwecke*

Foto: Hutterer





den größtzulässigen Maßen und Gewichten und vielstufigen Getrieben umgestiegen sind. Dadurch ist eine gediegene Berufskraftfahrerausbildung sichergestellt.

Im Zusammenwirken mit der Wiener Handelskammer-Sektion Verkehr, Fachgruppe der Kraftfahrerschulen, dem Verkehrsamt der Bundespolizeidirektion Wien und der MA 70 wurde unter der Leitung der Verwaltungsakademie der Stadt Wien und der Sachverständigen für die Lenkerprüfung ein 4tägiges Seminar abgehalten, bei dem nicht nur die überarbeiteten Handbücher für die Lenkerprüfung vorgestellt und zum Gebrauch übergeben, sondern auch offene Fragen der Lenkerprüfung behandelt wurden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß Wien das erste österreichische Bundesland sein wird, in dem eine Frau zur technischen Sachverständigen für die Lenkerprüfung bestellt wird. Seit einiger Zeit sind neun Juristinnen bei Lenkerprüfungen tätig. Schließlich wird bereits auch in luftfahrtbehördlichen Angelegenheiten, die von der MA 64 wahrgenommen werden, der luftfahrttechnische Amtssachverständige gestellt. Während des Parteienverkehrs werden Projektanten und Private in Bau- und Gewerbeangelegenheiten verkehrstechnisch beraten.

Die Gruppe 5 — Landesfahrzeugprüfstelle besteht aus 3 Referaten. Das Referat 1 ist zuständig für Genehmigungen von Fahrzeugen sowie Änderungen an genehmigten Fahrzeugen bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 2.500 kg. Weiters werden Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von weniger als 10 km/h und weniger als 2.500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht einzeln oder als Type genehmigt. 1990 wurden für 8.687 Fahrzeuge Gutachten über die Verkehrs- und Betriebssicherheit erstellt und Genehmigungsfälle durchgeführt.

Das Referat 2 ist zuständig für die gleichen Aufgaben wie das Referat 1, jedoch für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2.500 kg. Diese Trennung ist erforderlich, da für die schweren Fahrzeuge andere Prüfeinrichtungen erforderlich sind. Durch diese anderen Einrichtungen, insbesondere der Prüfstraßen, ist auch eine räumliche Trennung notwendig. Im Rahmen von Genehmigungen wurden 1990 vom Referat 2 1.859 Gutachten über die Betriebs- und Verkehrssicherheit von Fahrzeugen erstellt. Weitere 387 Gutachten betrafen die wiederkehrende und besondere Überprüfung (§§ 55 und 56 KFG 1967). Die Anzahl dieser Gutachten ist gegenüber dem Vorjahr stark zurückgegangen, da durch eine Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) im Jahr 1989 alle Fahrzeuge bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57 a KFG 1967 unterworfen wurden und diese wiederkehrende Begutachtung von der Landesfahrzeugprüfstelle nicht durchgeführt wird.

Das Referat 3 führt Verfahren bei Vereinen und Gewerbetreibenden durch, die zur Begutachtung von Fahrzeugen nach § 57 a KFG 1967 sowie zur Überprüfung von Fahrzeugen nach § 55 KFG ermächtigt sind. Die Tätigkeit dieser Vereine und Gewerbetreibenden wird in Form von regelmäßigen Revisionen überprüft. 1990 wurden dabei 564 Geschäftsfälle behandelt.

Die Sprechstunden des Referates am Dienstag und Donnerstag werden immer mehr in Anspruch genommen. Es kommen Gewerbetreibende und lassen sich die Vorgangsweise bei der wiederkehrenden Begutachtung erklären, es kommen aber auch immer mehr Bürger, die sich durch einen Mißbrauch bei der Begutachtung nach § 57 a KFG benachteiligt fühlen. Soweit wie möglich wird versucht, diesen Bürgern zu helfen; die Werkstätten, die angeblich Mißbrauch getrieben haben, werden einer Revision unterzogen. Weiters wurden in 43 Fällen Verkehrsgutachten im Bau- und Gewerbeverfahren erstellt. 54 Gewerbetreibenden und Vereinen konnte eine Ermächtigung zur Überprüfung und Plombierung von Fahrtschreiberanlagen erteilt werden. Im Bereich des Transportes gefährlicher Güter auf Straßen wurden 1990 durch das Referat 3 Streckenbewilligungen erteilt, 22 Ausnahmegewilligungen sowie 91 Tankfahrzeuge besonders überprüft und genehmigt. Die überwiegende Anzahl der Sachverständigen der Landesfahrzeugprüfstelle nach § 125 KFG sind auch als Sachverständige bei der Lenkerprüfung (§ 126 KFG) tätig. Bei 32 Typenprüfungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurden Sachverständigen-gutachten durch die beiden vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestellten Sachverständigen nach § 124 KFG erstellt.

Die Gruppe 6 — Verkehrssicherheit und Statistik registrierte im Jahr 1990 in Wien 6.985 Personenschadensunfälle, die geringste Zahl seit 1983 (7.742 Unfälle). Der Vergleich der Unfallstatistiken zeigt, daß 1970 219 Tote, 1980 157 Tote im Straßenverkehr zu verzeichnen waren, 1990 hingegen nur mehr 80 Tote, was einer Abnahme um etwa zwei Drittel innerhalb von 20 Jahren entspricht. Zur Hebung der Verkehrssicherheit in der Stadt sind vor allem vier Maßnahmen vorgesehen, und zwar die Sanierung von Unfallstellen, Geschwindigkeitsreduktionen, sicherheitstechnische Planungsbegutachtungen sowie Verkehrsüberwachung. Im Jahre 1990 wurden aus diesem Grund die Untersuchungen über die Stellen mit zunehmender Unfallhäufigkeit im Stadtverkehr durch die Einbeziehung von Hochschulen und das Kuratorium für Verkehrssicherheit erweitert. Es ist geplant, auf Grundlage der Analysen im Jahre 1991 bei 200 derartigen Stellen eine sicherheitstechnische Sanierung einzuleiten.

Zur Bekämpfung der überhöhten Fahrgeschwindigkeiten auf höherrangigen Straßen sollen künftig verstärkt stationäre Radargeräte errichtet werden; in Wohnbereichen wird durch Vorschläge zur baulichen Umgestaltung des Straßenraumes in bestehenden Tempo-30-Zonen die Geschwindigkeit weiter reduziert werden.

Für den Bereich Verkehrssicherheit wurden konsequent die sicherheitstechnischen Planungsbegutachtungen, insbesondere für den Bereich der MA 28, forciert, um bereits bestehende Sicherheitsdefizite sowie Mängel im Zuge der Planung zu beseitigen und neue Gefahrenstellen auszuschalten.

## Wiener Stadtwerke

Im Jahr 1990 stand der österreichische Energieverbrauch unter dem Einfluß der anhaltend guten Konjunktur, des Ausbruches der Golfkrise sowie der relativ milden Temperaturen während der Wintermonate. In der für die Energieversorgungsunternehmen der Wiener Stadtwerke so wichtigen Heizperiode lagen die Durchschnittstemperaturen leicht unter dem Niveau des Vorjahres, aber weit über dem langjährigen Durchschnitt. Die Summe der Gradtagzahlen — das ist das objektive Maß für den Heizenergiebedarf — lag 1990 mit 2.807 um nur 1,1 Prozent über dem Vorjahreswert, jedoch um 14 Prozent unter dem langjährigen Durchschnitt. Daraus ergab sich bei den Elektrizitätswerken eine Erhöhung der Stromabgabe gegenüber 1989 um 3,3 Prozent. Dieser Wert lag jedoch unter dem gesamtösterreichischen Durchschnittswachstum. Die Gründe dafür liegen vor allem im Verzicht der Wiener Stadtwerke auf Werbemaßnahmen für Tagstromheizungen, in der forcierten Energieberatung der Kunden und dem neuen Tarifsystem der Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke, das Anreize zum Stromsparen bietet. Die Gaswerke verzeichneten infolge der gegenüber dem Vorjahr etwas kühleren Witterung eine Zunahme der Gasabgabe an Tarifabnehmer um 3,1 Prozent (Vorjahr: -4,7%). Die Erdgasabgabe an Sonderabnehmer lag um 5,4 Prozent über dem Vorjahreswert (1989: -2,1%), was auf die bereits erwähnte gute Konjunkturlage der Wiener Wirtschaft zurückzuführen ist. Die Rohölpreise auf den Weltmärkten waren ab Jahresmitte von den politischen Ereignissen in der Golfregion gekennzeichnet und zeigten steigende Tendenz.

Der Durchschnittspreis für importiertes Rohöl lag 1990 mit 2.115 S/t um 14,7 Prozent über dem des Jahres 1989. Auf dem Tarifsektor gab es bei den energieversorgenden Unternehmen der Wiener Stadtwerke 1990 trotz steigender Kosten keine Änderungen.

Auf dem Umweltschutzsektor wurden 1990 von den Wiener Stadtwerken folgende Aktivitäten gesetzt: Die Bauarbeiten am neuen Blockkraftwerk 3/4 der Elektrizitätswerke in Simmering wurden fortgesetzt. Die Inbetriebnahme dieses mit modernsten Rauchgasreinigungs- und -entstickungsanlagen ausgerüsteten Blockes erfolgt voraussichtlich 1992 und bedeutet einen weiteren großen Schritt in Richtung Verbesserung der Umwelt. Die Gaswerke setzten auch 1990 die Aufschließung von Siedlungsgebieten in Teilen Wiens und Niederösterreichs fort. Im Rahmen der Aktion „Erdgasheizung“ erfolgten bereits mehr als 5.000 Kundenberatungen. Bei den Verkehrsbetrieben wurde die Umrüstung der Busse auf Katalysator sowie ausschließlich Flüssiggasbetrieb fortgesetzt. Im Wiener Zentralfriedhof hat die Bestattung den Prototyp eines neuen Elektro-Konduktwagens in Betrieb genommen. Seit Jahren wird bei den Wiener Stadtwerken aktiver Umweltschutz auch auf dem Beschaffungssektor betrieben. Dabei wird besonders der Ersatz umweltbelastender durch umweltfreundliche Produkte forciert. Weiters wird den Bereichen Mülltrennung, Recycling und Sondermüllentsorgung großes Augenmerk geschenkt, wobei vor allem die entsprechende Bewußtseinsbildung bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vordergrund der Bemühungen steht.

Bei den Elektrizitätswerken war nach Einführung der neuen Tarifstruktur im Oktober 1989 intensivste Kundenbetreuung und Tarifberatung erforderlich. Technischer und kaufmännischer Kundendienst wurden wesentlich intensiviert und auch Beratungen von Kunden vor Ort verstärkt. Ergänzend wurden Infomartionsbriefe sowie Beratungsbroschüren an die Kunden verschickt und Informationsveranstaltungen abgehalten. Auch die Gaswerke waren bei mehreren öffentlichen Veranstaltungen mit diesen Zielsetzungen vertreten und setzten ihren Beratungsbus zur Unterstützung für Gebietsaufschließungen ein.

Die Tätigkeit der Energieberatung erstreckte sich im Jahr 1990 auf rund 7.700 Kunden der Wiener Stadtwerke und Heizbetriebe Wien GesmbH, wobei sich die Mehrzahl der erbrachten Beratungsleistungen auf Vorschläge zu Sanierungsmaßnahmen und Energiesparmöglichkeiten, auf Auskünfte zur Anwendung leitungsgebundener Energieträger sowie auf EDV-gestützte Berechnungen der Heizlast bzw. der Heizkosten bezog. Im Sinne einer bürgernahen Beratung war die Energieberatung 1990 unter anderem bei der Wiener Frühjahrs- und Herbstmesse, der Energiesparmesse in Gmunden sowie auf 15 Außenstellen im Rahmen der Aktion „Wien spart Energie . . . wir sagen Ihnen wie!“ vertreten. Mehr als 30.000 Besucher haben den Stand der Energieberatung auf der 1. Brünner Umweltmesse ENVIBRNO vom 23. bis 26. Oktober besucht und großes Interesse an sinnvoller und umweltfreundlicher Energieanwendung gezeigt. Zur Verwirklichung der energiepolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien wurden durch den Arbeitskreis für die Koordinierung der Energieversorgung (AKE) 269 Empfehlungen für die Energieversorgung von Gebäuden, davon 158 Empfehlungen für Wohnhausanlagen mit rund 13.700 Wohnungen, erarbeitet. Für Heizzwecke wurden ausschließlich Fernwärme und Ergas empfohlen.

Ende September 1990 hielt der „Überörtliche Betriebsvergleich“ (ÜBV) auf Einladung der Wiener Stadtwerke in Wien seine Jahresversammlung ab. Der ÜBV ist ein Zusammenschluß von städtischen Versorgungsunternehmen und bietet seinen Mitgliedern die Möglichkeit, innerhalb der Versorgungsparten Strom und Gas Leistungs- und Kostenwerte, Vermögens- und Kapitalstrukturen sowie Organisationsformen zu vergleichen. Neben den Wiener Stadtwerken nahmen 27 bundesdeutsche städtische Unternehmungen mit insgesamt fast 80 Vertretern an dieser zweitägigen Veranstaltung mit Rahmenprogramm teil.

Im Jahr 1990 hat die zentrale Einkaufsabteilung 16.716 Bestellungen in einem Gesamtwert von über 1,3 Milliarden Schilling durchgeführt.

Von der zentralen Materialbewirtschaftung wurden fast 35.000 Rechnungen von Lieferfirmen für mehr als 173.000 Warenposten überprüft.

Der Inventurwert der Vorräte in den Haupt- und Zentrallagern betrug rund 917 Millionen Schilling und war damit um rund 25 Millionen Schilling höher als im Vorjahr.

Die zentrale Kollaudierungsabteilung hat Bauarbeiten mit einer Kostensumme von rund 748 Millionen Schilling überprüft und abgerechnet. In Zusammenarbeit mit den örtlichen Bauleitungen konnten Einsparungen von 14,7 Millionen Schilling erzielt werden.

Das Bautechnische Referat überprüfte insgesamt 348 Vergabeanträge. Weiters wurden alle mit Bauangelegenheiten zusammenhängenden freihändigen Vergaben, Zusatzangebote und Anträge auf Genehmigung einer beschränkten Ausschreibung hinsichtlich Einhaltung der Vorschriften überprüft.

Die zentrale Innenrevision hat 52 Berichte vorgelegt.

Im Rahmen der Überprüfung organisatorischer Strukturen und Arbeitsabläufe sowie durch betriebswirtschaftliche Untersuchungen konnten Vorschläge zur Erfolgsverbesserung erarbeitet werden, die teilweise unmittelbar mit finanziellen Vorteilen verbunden waren.

Auch 1990 sind die Anforderungen an die EDV — und damit an funktionsfähige Informationsverarbeitung — bei den Wiener Stadtwerken weiter stark angestiegen. Die Erfüllung der steigenden Anforderungen an das Rechenzentrum erforderte eine entsprechende Anpassung von Hard- und Softwarekomponenten. Am Sektor des Datenhochleistungsnetzes ist die Inbetriebnahme eines Ringleitungsnetzes zwischen dem Rechenzentrum in der Mariannengasse und der Außenstelle in Simmering hervorzuheben. Damit konnte in der Außenstelle des Rechenzentrums der Probetrieb aufgenommen werden. Außerdem war ein Ausbau des Terminalnetzes sowie der PC-Konfigurationen auf über 1.400 Datenendgeräte notwendig, wobei im Druckerbereich vermehrt Lasertechnologie zum Einsatz gelangte.

Im Jahr 1990 wurden insgesamt 371 Anforderungen an das Rechenzentrum gestellt.

Projekte der Mittleren Datentechnik:

- Ersatzbeschaffung für den technologisch überalterten und nicht mehr erweiterungsfähigen Rechner Philips P 450 für den Aufnahmedienst der Bestattung
- Hard- und Softwaremaßnahmen für die Einbindung des in der Einkaufsabteilung installierten Textsystems Philips P 9000 in die Materialwesendatenbank im Rechenzentrum
- Erweiterung der Plattenspeicherkapazität in der Buchhaltung der Elektrizitätswerke um 280 Megabyte und der Gaswerke um 130 Megabyte

Allgemeine Büroorganisation:

- Gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Wien und der zentralen Einkaufsabteilung durchgeführte öffentliche Ausschreibung für 900 Kopiergeräte
- Beschränkte Ausschreibung von zwei speziellen Kopiergeräten zur Erstellung von Plankopien sowie von 46 Telefaxgeräten für die Wiener Stadtwerke
- Markterhebung am PC-Sektor auf der Basis einer bei den Wiener Stadtwerken einsetzbaren Standardkonfiguration

Am 31. Dezember 1990 waren bei den Wiener Stadtwerken 15.495 aktive Mitarbeiter (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Die Zahl der Mitarbeiter hat damit gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 36 abgenommen.

Die Gesamtzahl der Pensionsparteien betrug zum gleichen Zeitpunkt 13.333 und lag somit um 141 niedriger als 1989. Damit kommen auf 100 aktive Bedienstete 86 Pensionisten, womit sich die Relation dieser beiden Gruppen zueinander, die im Vorjahr 100 aktive Bedienstete zu 87 Pensionisten und noch vor einigen Jahren 100 : 103 betragen hat, weiter verbessert hat.

Die Wiener Stadtwerke boten Ausbildungsplätze in den Lehrberufen Bürokaufmann, Starkstrommonteur, Elektromechaniker für Stark- und Schwachstrom, Maschinenschlosser, Gas- und Wasserleitungsinstallateur, Kraftfahrzeugmechaniker und Betriebsschlosser an. Anfang 1990 standen 322 Lehrlinge in Ausbildung. Im September 1990 wurden insgesamt 104 Lehrlinge aufgenommen. Ihre Lehrzeit beendeten im Verlauf des Jahres 1990 insgesamt 94 Lehrlinge. Ende 1990 gab es 316 Lehrlinge bei den Wiener Stadtwerken. Neben der rein fachlichen Ausbildung wurden die Jugendlichen durch Exkursionen und Vorträge auch mit anderen Einrichtungen der Stadt Wien vertraut gemacht. Außerdem gaben die Wiener Stadtwerke im Jahr 1990 insgesamt 45 Schülern weiterführender Schulen bzw. Studenten der Technischen Universitäten die Möglichkeit, die für den erfolgreichen Abschluß ihres Studiums notwendige Praxis zu erlangen.

Die vom Herrn Bürgermeister unterfertigten Diplome für langjährige Dienstzeit und Remunerationen als Jubiläumsgabe erhielten 139 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das 40jährige und 284 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das 25jährige Dienstjubiläum. 1990 wurden drei Mitarbeiter der Wiener Stadtwerke durch ein Ehrenzeichen der Wiener Landesregierung für ihre Verdienste um das Land Wien ausgezeichnet.

## Elektrizitätswerke

Der Gesamtstrombedarf im Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke überstieg 1990 erstmals in der Geschichte des Unternehmens die 8-Millionen-MWh-Grenze. Gegenüber dem Vorjahr war eine Zunahme des Strombedarfes um 3,8 Prozent von 7.881.209 MWh auf 8.182.049 MWh zu verzeichnen. Davon erzeugten die kalorischen Kraftwerke 4.024.689 MWh (49,2%) und die eigenen Wasserkraftwerke 91.653 MWh (1,1%). Der Anteil des Strombezugsrechtes am Donaukraftwerk Greifenstein betrug 189.839 MWh (2,3%). Aus dem Verbundnetz und von Kleinkraftwerken wurden 3.875.868 MWh (47,4%) bezogen. Der hohe Anteil an Eigenerzeugung in den kalorischen Kraftwerken, der erstmals die 4-Millionen-MWh-Grenze überstieg und damit um rund 16 Prozent höher war als im Vorjahr, ist darauf zurückzuführen, daß die Verbundgesellschaft 1990 aufgrund der geringen Wasserführung der Donau in den Sommermonaten weniger Sonderlieferungen anbieten konnte. Am 10. Dezember 1990 trat mit 1.510 MW die bis dahin größte Netzhöchstlast seit Bestehen der Wiener E-Werke auf. Dieser Jahreshöchstwert ist um 2,7 Prozent höher als jener des Vorjahres. Der größte Tagesbedarf an elektrischer Energie ergab sich am 9. Jänner mit 30.916 MWh. Die Wärmelieferung aus der Kraft-Wärme-Kupplung (KWK) des Blockkraftwerkes 1/2 im Kraftwerk Simmering an das Fernwärmenetz der Heizbetriebe Wien GesmbH (HBW) betrug 1.007.678 MWh, was einer Steigerung im Vergleich zum Jahr 1989 um 11,1 Prozent entspricht. Die Wärmelieferung aus der KWK des Kraftwerkes Leopoldau an die HBW betrug 483.159 MWh (+43,5% gegenüber 1989). Die Gesamtwärmelieferung beider KWK-Anlagen betrug 1.490.837 MWh, was einer Steigerung gegenüber 1989 um 19,8 Prozent entspricht. Die höchste Belastungsspitze ergab sich am 22. Oktober mit 530 MW (1989: 480 MW). Die größte Tagesabgabe an Wärme erfolgte am 3. Dezember mit 10.813 MWh (1989: 10.842 MWh). Wie aus der bisherigen Darstellung klar hervorgeht, steigt der Bedarf an elektrischer Energie im Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke nach wie vor stark an. Die Zuwachsrate von rund 3,8 Prozent im Jahr 1990 gewinnt noch zusätzlich an Bedeutung, da in den Jahren 1988 und 1989 immerhin schon 2,8 Prozent Zuwachs registriert wurden. Das Jahr 1987 lag mit einem Zuwachs von 5,1 Prozent sogar über dem gesamtösterreichischen Durchschnitt. Der Strombedarfszuwachs der letzten 10 Jahre (1981 bis 1990) betrug rund 33 Prozent. Dieser ungebrochene Trend ist um so bemerkenswerter, als seit geraumer Zeit von den Wiener Elektrizitäts-Werken intensive Stromsparberatung im Rahmen des stark erweiterten Kundendienstes angeboten und von den Kunden auch angenommen wird und außerdem der im Oktober 1989 eingeführte „Grüne Tarif“ stärkere Anreize zum Stromsparen bietet.

1990 haben die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke insgesamt 7.554,4 GWh (1989: 7.311,2 GWh) Strom an die Kunden im Versorgungsgebiet abgegeben. Davon verbrauchten die Tarifabnehmer (Haushalte, Gewerbebetriebe, Landwirtschaftsbetriebe) insgesamt 3.711,7 GWh (1989: 3.570,1 GWh) und die Sonderabnehmer (Industrie, Öffentliche Beleuchtung und Öffentlicher Verkehr) 3.842,6 GWh (1989: 3.741,1 GWh). Der Gesamtstromverkauf liegt damit um 3,3 Prozent über jenem des Vorjahres. Die Strompreise blieben im Berichtsjahr unverändert.

Die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke haben als Elektrizitätsversorgungsunternehmen den gesetzlichen Auftrag, die Bevölkerung im Versorgungsgebiet ausreichend und sicher mit elektrischer Energie zu versorgen. Diesem Auftrag folgend sind alljährlich möglichst genaue Bedarfsprognosen für einen längeren Zeitraum zu erstellen, auf deren Basis die Stromerzeugungs- und -verteilungsanlagen auszubauen sind. Im Jahr 1990 wurden Investitionen in der Größenordnung von 2,75 Milliarden Schilling getätigt, wovon rund 1,2 Milliarden Schilling auf die Fortführung der Bauarbeiten am neuen Blockkraftwerk 3/4 in Simmering entfielen. Ein erheblicher Teil der Investitionsmittel ist alljährlich auch bei den Stromverteilungsanlagen aufzuwenden, Kabel- und Freileitungsnetz, Umspann- und Unterwerke, Netzstationen sowie Zähl- und Meßeinrichtungen sind den aktuellen Erfordernissen anzupassen.

Neben der Investitionstätigkeit sind ebenso auch umfangreiche Erhaltungsarbeiten bei Stromerzeugungs- und -verteilungsanlagen, Kundendiensteinrichtungen und anderen Bereichen notwendig:

Die Errichtung des neuen Blockkraftwerkes 3/4 im Kraftwerk Simmering verläuft planmäßig. 1990 konnten auch die letzten Behördenverhandlungen durchgeführt werden. Für den größten Teil der maschinen- und elektrotechnischen Komponenten erfolgten die Ausschreibungen und die Auftragsvergaben. Weiters wurden die Errichtung einer Versuchsanlage für die Klärung von Möglichkeiten zur SO<sub>2</sub>-Minderung in Auftrag gegeben, nachdem im gewerberechtlichen Genehmigungsbescheid die Forderung nach einer entsprechenden Vorsorge für mögliche spätere Maßnahmen enthalten ist. Im Bereich des Kesselhauses erfolgte die Errichtung der Kesselwände einschließlich Fassadenverkleidung, die Montagearbeiten an den Kesselheizflächen konnten entsprechend dem Terminplan durchgeführt und der Betongleitbau des Schornsteines zur Jahresmitte abgeschlossen werden. Anschließend wurde mit dem Einbau der Bühnen im Schornstein begonnen. Mit der Montage des Stahlbaues und des Wäschermantels der Rauchgasentschwefelungsanlage wurde im August begonnen. Die Arbeiten am Wäscher und die Gasvorwärmer-Montage waren zu Jahresende noch im Gange. Beim Dampfturbosatz haben die Arbeiten Anfang November mit der Kondensatormontage begonnen. Im Schalthaus erfolgte die Verlegung der Grundeisen für die Leichttechnik- und Schaltschränke, Wartepulte und -tafeln sowie des Kabelrostes unterhalb des Warten- und Leittechnikbereiches. Mit den Elektroinstallationsarbeiten konnte begonnen werden.

Bei den bestehenden Kraftwerksblöcken wurden, wie in den Jahren zuvor, diverse Revisionen und Reparaturen durchgeführt und Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit gesetzt. 1990 mußten die Blöcke 1/2,

4 und 6 einer Revision unterzogen werden. Beim Kessel des Blockkraftwerkes 1/2 erfolgten die Prüfungen gemeinsam mit dem Technischen-Überwachungs-Verein (TÜV). Bei den Kraftwerksblöcken 4 und 6 gab es die planmäßigen Revisionen. Beim Block 4 wurden zusätzlich durch Einbau von neuen  $\text{NO}_x$ -armen Brennern die Stickoxidemissionen der Kesselfeuerungsanlage reduziert. Beim Block 5 war für 1990 keine Revision vorgesehen. Beim Blocktransformator dieses Kraftwerkes trat jedoch ein Wicklungsschaden auf, so daß dieser zur Reparatur ins Erzeugerwerk transportiert werden mußte. Als Ersatz fungierte vorläufig der leistungsschwächere Transformator des stillgelegten Blockes 3.

Im Kraftwerk Donaustadt erfolgte die geplante Revision beim Block 2. Beim Blockkraftwerk 1 ist die nächste Hauptrevision im Jahr 1991 vorgesehen. Für einen Umbau der Kühlwasserversorgungseinrichtungen des Kraftwerkes Donaustadt im Zusammenhang mit der Errichtung des Wasserkraftwerkes Freudenu (Staufstufe Wien) haben die Elektrizitätswerke Verhandlungen mit Vertretern der Österreichischen Donaukraftwerke AG geführt. Ein Planungsauftrag für die Untersuchung verschiedener Ausführungsvarianten und die Erarbeitung der erforderlichen Behördeneinrichtungen für diesen Um- bzw. Neubau wurden vergeben, um für einen eventuell möglichen Baubeginn der Staufstufe Wien im Herbst 1991 gerüstet zu sein.

Die 20 Jahre alten Blockrechner im Kraftwerk Donaustadt, deren wirtschaftliche Instandhaltung in Zukunft nicht mehr gewährleistet ist, sollen durch neue Rechneranlagen ersetzt werden. Außerdem sollen einige für die Betriebsführung sinnvolle und dem Stand der Technik entsprechende Verbesserungen durchgeführt werden.

Im Kraftwerk Leopoldau waren sowohl Revisionsarbeiten an der Gasturbinenanlage als auch diverse Garantiereparaturen an den neuen Anlagen erforderlich. 1990 wurde auch eine Objektschutzanlage installiert und in Betrieb genommen. Die  $\text{NH}_3$ -Anlagen in den Kraftwerken Leopoldau und Donaustadt werden entsprechend den Behördenauflagen mit Kameras und Monitoren von der Warte im Kraftwerk Donaustadt überwacht.

Im Bereich Umspann- und Unterwerke, Lastverteiler konzentrierten sich die Arbeiten im Jahr 1990 auf den weiteren Ausbau der 380-, 110-, 20- und 10-kV-Anlagen. Ebenso konnten Verbesserungen bei den Anlagen zur Versorgung der Straßenbahn durchgeführt werden. Für die U-Bahn-Linie U 3 und U 6 waren umfangreiche Planungs- und Montagearbeiten für die elektrischen Anlagen erforderlich.

Im Oktober erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Umspannwerkes Baden. Weiters konnten das 110-kV-Kabel zwischen Umspannwerk Baden und Umspannwerk Traiskirchen, die 110-kV-Kabelführungsstation Oberwaltersdorfer Straße, Umspannwerk Landstraße und die 110-kV-Freiluftschaltanlage des Umspannwerkes Kaiserebersdorf in Betrieb genommen werden.

Mit den Arbeiten für einen Notlastverteiler und ein Schulungs- und Testzentrum im Umspannwerk Michelbeuern wurde begonnen. Nach erfolgreicher Druckprobe der Rohrleitung des Wasserkraftwerkes Gaming 2 Ende September begannen im Oktober die Kabellegungen und Endmontagen im Kraftwerk. Nach erfolgreicher Überprüfung liefert das Wasserkraftwerk seit 7. Dezember Strom in das Netz. Nach der Fertigstellung des Lastverteilers standen wieder dessen eigentliche Aufgaben im Vordergrund. Die Einsatzplanung der kalorischen Kraftwerke war durch die teilweise Trockenjahrbedingungen des Jahres 1990 geprägt, wobei das neue Luftreinhaltegesetz die Kraftwerksoptimierung besonders beeinflusste.

Im 380-kV-Netz wurden die Unterfangungsarbeiten der Systeme 508 und 509 zwischen Umspannwerk Kenderstraße und Umspannwerk Süd für den Bau der U 3 in 15, Nobilegasse/Meiselstraße, im Juli abgeschlossen. Für die geplante 380-kV-Nordeinspeisung mußten für die Freileitungstrasse Kabelüberführung Strebersdorf — Umspannwerk Bisamberg mit verschiedenen Dienststellen der Stadt Wien Vorgespräche geführt und Trassenbegehungen veranstaltet werden.

Im 110-kV-Netz wurden die Kabelverlegungsarbeiten zur Anspeisung des neuen Umspannwerkes Landstraße von März bis August durchgeführt. Die Kabellegungen zum Umspannwerk Baden sowie zu der Trafoverbindung im Umspannwerk selbst waren Mitte Juli 1990 beendet. Das dritte 110-kV-Kabel, zwischen den Umspannwerken Traiskirchen und Baden, konnte am 11. Oktober fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. An der 110-kV-Kabelverbindung Kraftwerk Opponitz — Umspannwerk Gresten wurden die im Jahre 1989 begonnenen Sanierungsarbeiten fortgesetzt. Ferner mußte ein Teil des Erdseiles der Leitung zwischen dem Umspannwerk West und der Kabelführung Lainz getauscht werden.

Im 20-kV-Netz wurden die im Vorjahr begonnenen Kabellegungsarbeiten zwischen dem Umspannwerk Kaiserebersdorf und dem Flughafen Schwechat sowie dem Umspannwerk Stadlau und Großenzersdorf abgeschlossen. Im Zuge des Umbaus des Umspannwerkes Baden erfolgten umfangreiche Kabellegungen, die der Verstärkung des Mittelspannungsnetzes dienen.

Im 10-kV-Netz mußten zur Verbesserung der Stromversorgung in allen Bezirken Kabellegungen durchgeführt werden.

Für die Verbindungen des Rechenzentrums zu der neu errichteten Außenstelle Simmering konnte die 12 km lange Lichtwellenleiterverbindung planmäßig verlegt und in Betrieb genommen werden.

Ende 1990 waren für die öffentliche Beleuchtung und für Verkehrssignale insgesamt 269.173 Lampen bzw. Leuchtstoffröhren mit einem Gesamtanschlußwert von 17,2 Megawatt in Betrieb.

Im Bereich des kaufmännischen Dienstes wurden aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen zur Emissionsbegrenzung, die in den bestehenden Kraftwerken (ohne Rauchgasentschwefelung) einen nur noch sehr begrenzten Heizöleinsatz gestatten, zwischen den Gaswerken und den Elektrizitätswerken ein Vertragsentwurf über die Erdgasanlieferung an die Elektrizitätswerke ausgearbeitet, durch den die bestehende Vereinbarung aus dem Jahr 1984 abgelöst werden soll. Die wesentlichen Elemente dieses Vertragsentwurfes sind: Liefer- und Abnahmeverpflichtung von Erdgasmengen, Investitionen zur Gewährleistung der Vertragsmengen, Verrechnungsmodalitäten hinsichtlich der anteilig zu tragenden Speicher- und Investitionskosten. Zudem hat die Novelle zum Erdöl-Bevorratungs- und Meldegesetz über die Brennstoffbevorratung von Kraftwerken die Rahmenbedingungen für die weitere Gestaltung der Brennstoffversorgung vorgegeben. Diese Novelle verlangt zur Sicherstellung der Elektrizitätsversorgung zwingend eine Brennstoffbevorratung von 30 Tagen Vollastbetrieb für Betreiber von Kraftwerken, die mit fossilen Brennstoffen befeuert werden. Demgemäß muß seit 1. Jänner 1990 ein Brennstoffvorrat gehalten werden, der es jederzeit ermöglicht, die Lieferung elektrischer Energie im Umfang der Engpaßleistung für die Dauer von 30 Tagen fortzusetzen. Eine Ausnahme von dieser Vorratspflicht wäre nur bei vertraglicher Zusicherung von Erdgaslieferungen möglich.

Im Bereich des Kundendienstes wurden bereits vor Inkrafttreten der Tarifreform per 1. Oktober 1989 (Grüner Stromspartarif) die Kunden über den Tarif, über Mehr- oder Minderzahlungen, Anpassung der Teilbeträge bzw. über die Möglichkeit von Stromsparmaßnahmen schriftlich informiert. Nach der Kündigung der Gaslieferungsverträge einiger Umlandgemeinden von Wien mit den Gaswerken mußten Ende August rund 7.000 Gaszähler durch die Gaswerke abgelesen und von der Gas- und Stromverrechnung entsprechend abgerechnet werden.

Die Abteilung für „Rationelle und innovative Stromanwendungstechnik und Kundenberatung“ hat Schulungsunterlagen zur Stromsparberaterschulung erstellt. Darüber hinaus erfolgten Mitarbeiterschulungen, die Erstellung von Beratungsbroschüren und die Mitgestaltung einer Reihe von Informationsveranstaltungen.

Die Abteilung für „Stromlieferungsverträge“ hatte aufgrund der neuen Tarifstruktur besonders in der ersten Jahreshälfte zahlreiche, mit dem Tarif und dem Anschlußpreis im Zusammenhang stehende Aufgaben zu bewältigen.

Im März 1990 konnte das neue Informationszentrum im Kraftwerk Simmering seiner Bestimmung übergeben werden. Dieses Infocenter haben 1990 bereits rund 3.700 Interessenten besucht.

Ende 1990 waren im Versorgungsgebiet der Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke 1.345.402 Stromzähler installiert. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 3.729 Stück oder 0,3 Prozent. 108.561 Zähler mußten wegen Nacheichung getauscht werden.

Das Chemische Laboratorium hat als staatlich autorisierte Prüfanstalt Aufgaben auf dem Sektor Mineralöluntersuchungen sowie auf dem Gebiet des Korrosionsschutzes wahrzunehmen. Zur Untersuchung gelangen vorwiegend Isolier- und Schmieröle aus dem gesamten Bereich der Wiener Stadtwerke und auch von Auftraggebern aus dem Bereich EVU, Transformatorenhersteller und Isolierölerzeuger. Das Physikalische Laboratorium erbrachte in gewohnter Weise Typenprüfungen für das ÖVE-Zeichen sowie Werkskontrollen für diverse ausländische Prüfstellen. Für das „Kuratorium für Elektrotechnische Sicherheit“ wurden Serienuntersuchungen an Mikrowellen-Kombinationsherden, Dampfbügeleisen und Haartrocknern durchgeführt.

## Gaswerke

Die Wiener Stadtwerke haben 1990 rund 1.800 Millionen m<sup>3</sup> NZ Erdgas bezogen, um 21 Prozent mehr als im Vorjahr. Aus der Inlandsförderung stammen rund 10 Prozent, aus der UdSSR rund 90 Prozent der Erdgasmenge. Dem Speicher wurden 67,8 Millionen m<sup>3</sup> NZ zugeführt; von den verbleibenden 1.732,2 Millionen m<sup>3</sup> NZ entfielen 905,4 Millionen m<sup>3</sup> NZ auf die Elektrizitäts-Werke (Brennstoffeinsatz in den kalorischen Kraftwerken) und 826,8 Millionen m<sup>3</sup> NZ auf die Gaswerke. Die Gasabgabe an Tarifkunden (Haushalte, Gewerbebetriebe) betrug 634,6 Millionen m<sup>3</sup> NZ (+2,9% gegenüber 1989) und an Sonderabnehmer (Industriebetriebe, Gartenbaubetriebe, Blockheizwerke) 182,3 Millionen m<sup>3</sup> NZ (+5,3% gegenüber 1989). Diese Entwicklung ist auf die im Vergleich zu 1989 kühleren Temperaturen während der Heizperiode zurückzuführen. So lag die Tagesdurchschnittstemperatur während der Heizperiode an 193 (1989: 187) Tagen unter +12 Grad C, was eine Heizgradsumme von 2.807 (1989: 2.776) ergab. Die größte Tagesabgabe an Tarif- und Sonderabnehmer betrug 6.566.300 m<sup>3</sup> bei einer Tagesdurchschnittstemperatur von -7,8 Grad C. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme um 13,8 Prozent.

Was den Ausbau der Betriebsanlagen betrifft, konnte in der Dienststelle Simmering die Erneuerung der Hochquell- und Nutzwasserversorgungsleitungen abgeschlossen werden. Für den Neubau von Werkstattegebäuden im Bauhof und einer Elektrowerkstätte erfolgten Zimmermann-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten. Bei Gas- und Heißwasserleitungen wurden Wärme- und Schallisierungen angebracht. Die Kommunikation zwischen Meßwarte und Erdgas-Lastverteiler konnte durch die Verlegung eines Lichtwellenleiterkabels verbessert werden, beim Erdgas-Lastverteiler erfolgte die Inbetriebnahme der zur Erneuerung des Prozeßrechners angeschafften Personal-Computer.

Die Arbeiten in der Dienststelle Leopoldau für die Erweiterung des Elektraumes bei der Regelstation 1 konnten abgeschlossen werden. 1990 wurde die Erneuerung der elektronischen Einrichtungen bei den Dieselnotstromaggregaten durchgeführt sowie eine Fernsprechnebenstellenanlage angeschafft. Im Jahr 1990 wurden im

Rohrnetz 87,4 km (1989: 57,8 km) Hauptrohrleitungen neu verlegt; davon waren 11,6 km (1989: 3,4 km) Hochdruck- und 75,8 km (1989: 54,4 km) Niederdruckleitungen. Die im Jahr 1985 begonnene Verlegung von Kunststoffrohren konnte auch 1990 mit der Neulegung von 74,8 km fortgesetzt werden. Aus Versorgungs- und Sicherheitsgründen sowie aufgrund von Straßenbauten wurden 96,5 km (1989: 106,7 km) Hauptrohrleitungen gewechselt. Aus Sicherheitsgründen außer Betrieb genommen haben die Gaswerke 2,9 km (1989: 4,0 km) Hochdruck- und 7,0 km (1989: 5,7 km) Niederdruckleitungen, insgesamt also 9,9 km (1989: 9,7 km).

1990 sind die Gaslieferverträge der Wiener Stadtwerke-Gaswerke mit den niederösterreichischen Gemeinden Klosterneuburg, Bisamberg, Brunn am Gebirge, Gießhübl und Perchtoldsdorf abgelaufen und nicht mehr verlängert worden. Daher sind per 31. Dezember 1990 insgesamt 224,0 km Rohrleitungen an die Energie-Versorgung Niederösterreich (EVN) übergeben worden.

Die Gesamtlänge des Rohrnetzes (einschließlich Erdgashochdrucktransportleitungen) betrug am Ende 1990 2.928,7 km (1989: 3.075,2 km). Davon waren 196,9 km aus Kunststoff. Der Anteil von Kunststoffrohren am Gesamtnetz erhöhte sich damit von 4,1 Prozent im Jahr 1989 auf 6,7 Prozent im Jahr 1990.

Die Bauaufsicht hat 1990 insgesamt 24.265 (1989: 25.362) fremde Aufgrabungen überprüft. Nach Gebrechemeldungen wurden 20 durchgerostete Stahlrohre, 76 Rohrbrüche, 498 undichte Muffen, 409 undichte Zuleitungen, 43 undichte Rohrschellen, 74 undichte Armaturen und 26 sonstige Gebrechen aufgefunden und die Schäden behoben. Auch 1990 erfolgte die Fortsetzung der periodischen Überprüfung des Rohrnetzes. Davon waren 1.517,9 km Hauptrohre und 170,7 km Hausanschlusleitungen betroffen. 1990 haben die Gaswerke 3.161 Hausanschlusleitungen hergestellt und 1.356 instand gesetzt. Vom Gashauptrohrnetz wurden 238 (1989: 293) nicht mehr benützte Zuleitungen getrennt und 8.868 Zuleitungen per 31. Dezember 1990 an die EVN übergeben.

Die Zahl der Gaszähler hat sich im Jahr 1990 durch 8.823 Neuaufstellungen, 9.375 Wegnahmen und die Übergabe von 15.014 Zählern per 31. Dezember 1990 an die EVN um insgesamt 15.566 verringert, so daß per Jahresende 725.055 (1989: 740.621) Gaszähler in Verwendung standen. Davon waren 687.183 oder 94,8 Prozent Wohnungszähler. Die Untersuchung, Reparatur bzw. Eichung von 68.237 Gaszählern erfolgte in den eigenen Werkstätten. Insgesamt 928 Zähler mußten bei verschiedenen Erzeugerfirmen repariert werden. Außerdem wurden 49.300 Gaszählerfilter eingebaut, wodurch sich ein weiterer Rückgang der Störungsanfälligkeit durch Staubeinwirkung ergab. An 40.448 von zuständigen Fachfirmen verlegten Leitungsanlagen haben die Gaswerke Dichtheitsprüfungen durchgeführt, wobei sich 681 Beanstandungen ergaben. Ende 1990 verwendeten 13.629 Gewerbe- und Industriebetriebe Gas. Die Gasgeräte und Gasfeuerstätten von 50.163 Anlagen wurden überprüft und nach Möglichkeit instand gesetzt. 1990 haben die Gaswerke 21.119 (1989: 20.153) Heizgasanträge mit einer Gesamtnennbelastung von 829,3 MW (1989: 565,9 MW) positiv erledigt.

1990 wurden 485,7 Tonnen an nicht überwachungsbedürftigen Sonderabfällen sowie 610 m<sup>3</sup> Bauschutt, Straßenaufbruch und Bodenaushub gemäß ÖNORM A 2100 entsorgt. Auf die Entsorgung von überwachungsbedürftigen Sonderabfällen nach ÖNORM A 2101 entfielen 21,5 Tonnen.

Das Beratungszentrum Mariahilf wurde von 7.084 Kunden besucht, wobei der Schwerpunkt der Beratungen bei Geräteinformation lag. Bei öffentlichen Veranstaltungen wie der Frühjahrs- und Herbstmesse, der Fachmesse „Aquatherm“, bei „Senior aktuell“ und beim Donauinsselfest waren die Gaswerke mit ihrem Werbe- und Beratungsdienst vertreten.

In der Kundendienststelle Mödling erfolgte eine Direct-Mailing-Aktion an alle rund 6.000 Mödlinger Haushalte. Die Aussendung enthielt Informationen über die Neugestaltung dieser Kundendienststelle und die damit verbundenen Serviceverbesserungen. Darüber hinaus wurde der Beratungsbus zur Unterstützung von Gebietsaufschlüssen im 23. Bezirk und in Niederösterreich eingesetzt.

Um die Ausfälle durch die Gebietsabtretungen an die EVN in Niederösterreich und den Abnehmerrückgang durch das Fernwärme-Nachrüstprogramm der Heizbetriebe Wien GesmbH auszugleichen, haben die Gaswerke im April 1989 die Aktion „Erdgasheizung“ gestartet. Im Rahmen dieser Aktion wurden 2.205 spezielle Beratungen, darunter 794 Hausbesuche, abgewickelt. Seit Beginn dieser Aktion konnten somit 5.385 Beratungen mit 1.860 Hausbesuchen durchgeführt werden.

Die „Behördlich autorisierte Versuchsanstalt für Gas- und Feuerungstechnik“ der Wiener Stadtwerke-Gaswerke prüfte 264 Gasgeräte und Armaturen sowie rund 40 sonstige Geräte und Anlagen. Darüber hinaus hat diese Dienststelle zahlreiche andere Prüfungen, Kontrollen, Versuche, Heizwertbestimmungen und Arbeiten verschiedenster Art vorgenommen.

Der Sonderabnehmerbereich hat sich auch 1990 positiv entwickelt. Der Zuwachsschwerpunkt lag wieder bei den Blockheizwerken. Auch mit einer Reihe von Industriebetrieben konnten wieder Gaslieferverträge abgeschlossen werden. Als Sonderabnehmer wurden 92 (1989: 85) Industrieanlagen, 55 Gärtnereien, 768 (1989: 740) HBW-Blockheizanlagen und 5 (1989: 4) HBW-Spitzenheizwerke betreut.

#### Verkehrsbetriebe

Auch 1990 hat sich der positive Trend bei der Entwicklung der Beförderungsfälle fortgesetzt. So hat sich die Zahl der Fahrgäste von 605,4 Millionen im Jahr 1989 um 1,1 Prozent auf 611,8 Millionen erhöht, was vor allem auf

die weiterhin starke Nachfrage bei den Netzkarten und auf die Einführung des Seniorentarifes zurückzuführen ist. Die im gesamten Liniennetz durchgeführten Verkehrsverbesserungen hatten zur Folge, daß die Wagennutzkilometer gegenüber 1989 um 2,4 Prozent und die Platzkilometer um 3,1 Prozent gestiegen sind. Größte Fahrleistung jeweils in Wagenkilometern: Straßenbahn am 18. Mai mit 148.350 km, U 6 am 11. Dezember mit 23.400 km, U-Bahn am 22. Februar mit 44.600 km und Autobus am 24. April mit 73.000 km. Ende 1990 waren 35 Straßenbahn-, 4 U-Bahn- und 71 Autobuslinien in Betrieb.

1990 konnten durch Bodenmarkierungen, Aufbringung von Schwellen, Errichtung von eigenen Busspuren Änderungen oder Anpassungen an Verkehrslichtsignalanlagen bei den Straßenbahnlinien O, 5, 6, 10, 31, 37, 38, 46, 49, 60, 62 und 71 sowie bei den Autobuslinien 1A, 10A, 15A, 35A, 48A und 69A Bevorrangungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr gesetzt und dadurch zum Teil erhebliche Verbesserungen für die Fahrgäste erzielt werden. Um das Aus- und Einsteigen zu verbessern und die Sicherheit der Fahrgäste in Haltestellenbereichen zu erhöhen, wurden auf den Linien O, N, 5, 7A, 9, 10, 13A, 37, 62, 65 und 71 Haltestelleninseln verbreitert bzw. neu gebaut sowie Gehsteigvorziehungen (Haltestellenkaps) errichtet. Mit Hilfe von 125 Kontrolloren, 142 Revisoren und 202 Fahrscheinprüfern hat die Betriebsüberwachung mehr als 575.500 Wagenkontrollen durchgeführt. Dabei wurden fast 6,5 Millionen Fahrgäste kontrolliert und in mehr als 75.300 Fällen Mehrgebühren eingehoben.

Im Jahr 1990 kam es zu besonderen Ereignissen:

#### Straßenbahn:

Am 5. Jänner wurde der Betriebsbahnhof Erdberg aufgelassen. Die Straßenbahnlinie 18 wird daher seit 6. Jänner von den Betriebsbahnhöfen Favoriten und Rudolfsheim betrieben. Im Bahnhof Favoriten wurde im Zuge von Gleisbauarbeiten eine zweite Ausfahrt errichtet. Am 9. Juni fand im Bahnhof Hernals der 6. Wiener Tramwaytag unter dem Motto „125 Jahre Wiener Tramway“ statt, in dessen Rahmen auch ein Oldtimer-Festzug zum Schottentor abgehalten wurde.

#### U-Bahn:

Die neue Revisionshalle der U 6 im Betriebsbahnhof Michelbeuern konnte am 3. Februar in Betrieb genommen werden. Seit 17. April gilt in allen U-Bahn-Stationen Rauchverbot. Am 12. Oktober erfolgte die Betriebsaufnahme der vollautomatischen Wendeanlage in der Endstelle Hütteldorf der U 4. Im U-Bahn-Betriebsbahnhof Erdberg der U 3 konnten die Innenausbauarbeiten, die Arbeiten an der Gebäudeoberfläche sowie der Gleisbau fast und die Arbeiten in der Station Erdberg zur Gänze fertiggestellt werden. Die Gleisbauarbeiten im Streckenabschnitt zwischen Erdberg und Volkstheater wurden ebenfalls abgeschlossen. Für die Verlängerung der U 6 nach Floridsdorf bzw. Siebenhirten sowie für den Einsatz von Niederflurwagen der Type T auf der Linie U 6 erfolgten Planungen.

#### Autobus:

Die Autobuslinie 17A wurde bis Unterlaa/Stadtgrenze verlängert. Die Betriebszeiten der Linie 12A konnten verlängert werden. Ab 1. Juli kommen auf der Linie 13A ausschließlich Normalbusse anstatt der bisher verwendeten Doppeldeckbusse zum Einsatz. Die Autobuslinie 48A verkehrt ab 2. Juli in der Burggasse zwischen Neubaugürtel und Breite Gasse auf einer eigenen Busspur. Die neue Autobuslinie 9A nahm am 3. September den Betrieb zwischen Mariahilfer Gürtel und Philadelphiabrücke auf.

Im Bereich des Fuhrparkes wurden bei den Schienenfahrzeugen 12 Trieb- und 4 Beiwagen ausgeschieden. Dem stand die Neuanschaffung von 11 Gelenktriebwagen der Type E2, 7 Beiwagen der Type c5, 2 Gelenktriebwagen der Type E6 und 7 Gelenkbeiwagen der Type c6 sowie 25 U-Bahn-Doppeltriebwagen der Type U11 gegenüber. Aus der Autobusflotte wurden 12 Doppeldeckbusse und 14 Gelenkbusse ausgeschieden. 23 Normalbusse sowie 11 Gelenkbusse wurden in Betrieb genommen. Den kostenlos zur Verfügung gestellten Stadtbus gaben die Verkehrsbetriebe der Herstellerfirma zurück, da er den Anforderungen nicht entsprach. Sämtliche neuen Busse sind mit Flüssig-gasmotor und Katalysatoranlage ausgerüstet. Außerdem werden serienmäßig asbestfreie Bremsbeläge eingesetzt. Die im Jahr 1988 begonnene Nachrüstung bestehender Normalbusse auf Katalysatorbetrieb konnte abgeschlossen werden. Derzeit verfügen 199 Normal- und 49 Gelenkbusse über eine Katalysatoranlage. Weiters wurde die Planung einer neuen Niederflur-Gelenkbustype fortgesetzt und mit der Fertigung eines Normalbus-Prototyps in Niederflurbauweise begonnen.

1990 hat die Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe Reparaturen an 834 Schienenfahrzeugen, an 2.733 Kraftfahrzeugen sowie an 1.414 Drehgestellen vorgenommen. In 16 Straßenbahntriebwagen der Type E1 wurde die Fahrshaltersteuerung modernisiert. Weitere 48 Gelenktriebwagen konnten mit der automatischen Weichensteuerung (VETAG) ausgerüstet werden, 52 Triebwagen der Typen E1 und E2 wurden mit Fahrscheinverkaufsautomaten mit Restgeldrückgabe ausgestattet. Im Zuge des Nachrüstprogrammes konnten je 10 Gelenktriebwagen und Beiwagen mit verbesserten Tür-Lichtschranken ausgestattet werden. Der Umbau des 1978 gelieferten U-Bahn-Prototypzuges mit Drehstromtechnik in einen Gleichstrom-Serienzug konnte abgeschlossen werden. In Angleichung an die neuen U-Bahn-Doppeltriebwagen der Type U11 erfolgte an 23 U-Bahn-Wagen der ersten Generation (Type U) der Umbau der nachrichtentechnischen Einrichtungen und der Türsteuerung.



Im Bahnhof Hernalts ist mit den Baumeisterarbeiten für den Einbau der Räderschleifanlage und der Wagenwaschanlage begonnen worden. Auch die Baumeisterarbeiten für den Ausbau des Wiener Straßenbahnmuseums im Bahnhof Erdberg wurden in Angriff genommen. In der Zentralwerkstätte Simmering konnten die Dachsanierungsarbeiten abgeschlossen werden. In der Garage Raxstraße wurde der Rohbau für die Erweiterung der Reparaturhalle fertiggestellt und in der Einlaufhalle der Garage Vorgarten eine Auspuffabsauganlage installiert.

### Bestattung

Der Städtischen Bestattung wurden 17.260 (1989: 17.343) Erd- und Feuerbestattungen übertragen, wobei der auf Kremationen entfallende Anteil 18,1 Prozent bzw. 3.120 Fälle betrug (1989: 18,1 % bzw. 3.135 Fälle). Außerdem führte das Unternehmen 1.703 (1989: 1.743) Exhumierungen und Wiederbeerdigungen und 604 (1989: 694) Überführungen in das In- und Ausland durch.

Überführungen im Wege des Flugtransportes wurden in folgende Länder übernommen: Afghanistan, Ägypten, Australien, Belgien, Bulgarien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, England, Griechenland, Irak, Iran, Israel, Italien, Japan, Jordanien, Libyen, Pakistan, Philippinen, Polen, Katar, Rumänien, Ruanda, Tunesien, Türkei, UdSSR, Uganda und USA. Überführungen auf dem Landweg erfolgten in die Bundesrepublik Deutschland, ČSFR, DDR, nach Italien, San Marino und nach Ungarn. Einschließlich verschiedener anderer Leistungen wurden der Städtischen Bestattung im Jahre 1990 insgesamt 24.452 (1989: 24.217) Aufträge erteilt. Davon hat das Unternehmen 611 (1989: 561) Bestattungen auf Anordnung der Sanitätsbehörde durchgeführt, weil Hinterbliebene fehlten, die für die Kosten aufkommen wären.

Der Fuhrpark verzeichnete im Jahr 1990 eine Fahrleistung von 778.400 km, das waren um 8.400 km weniger als im Vorjahr. Auf den einzelnen Auftrag entfielen etwa 32 km, wobei die tägliche Leistung von 3.126 km der Entfernung Wien—London—Wien entspricht. Das Unternehmen verfügte Ende 1990 über 19 Fourgons, 14 Glas- und Blumenwagen, 9 Konduktwagen sowie 17 sonstige Fahrzeuge für Wirtschafts-, Mannschafts-, Kurierfahrten usw. Im Wiener Zentralfriedhof wurde der Prototyp des neuen Elektro-Konduktwagens in Betrieb genommen. Bis Ende 1992 sollen alle im Einsatz befindlichen, mit Flüssiggas betriebenen Konduktwagen durch die neue Fahrzeugtype ersetzt werden.

Der Sargerzeugungsbetrieb stellte 39.617 Särge her, um 327 mehr als 1989. Ein Teil der Sargproduktion ist für den Verkauf in den Bundesländern bestimmt.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung und Renovierung der Bezirksbeisetztkammer in Favoriten und der Aufbahrungshalle für den evangelischen Friedhof Matzleinsdorf konnten die Bauarbeiten abgeschlossen werden. Der Aufbahrungsraum wurde — einem langfristigen Unternehmenskonzept entsprechend — mit einer Einrichtung zum Abspielen von Tonbandmusik ausgestattet. Die Aufbahrungshalle wurde am 4. Oktober im Rahmen eines Festaktes wieder ihrer Bestimmung übergeben. Mit den geplanten Umbau- bzw. Instandsetzungsarbeiten der Aufbahrungshalle im Friedhof Hietzing wurde begonnen, ihre Wiederinbetriebnahme ist für Anfang November 1991 geplant. Das Unternehmen wurde mit den Vorbereitungen und der Durchführung des Staatsbegräbnisses für den am 29. Juli 1990 verstorbenen Bundeskanzler a. D. Dr. Bruno Kreisky beauftragt. Die Aufbahrung des Verstorbenen erfolgte vom 5. bis 7. August in der Säulenhalle des Parlaments. Im Anschluß an einen feierlichen Kondukt über den Ring zum Bundeskanzleramt und zur Zentrale der Sozialistischen Partei Österreichs folgte am Nachmittag des 7. Augustes die Beisetzung in einem Ehrengrab der Stadt Wien auf dem Wiener Zentralfriedhof.

Im 4. Quartal 1990 konnte die geplante Ausstattung verschiedener Dienststellen mit Telefax-Geräten abgeschlossen werden.

Die Broschüre „Rat und Hilfe im Trauerfall“, die Wissenswertes für Hinterbliebene und Informationen über das Bestattungswesen in Wien enthält, wurde in der 6. Auflage herausgegeben. Diese Broschüre wird nicht nur den Bestellern von Bestattungsleistungen ausgefolgt, sondern auch an Interessenten kostenlos abgegeben.

1990 wurde das Unternehmen mit folgenden Bestattungsdurchführungen besonderer Art betraut (in chronologischer Reihenfolge): Professor Hans *Jaray*, Kammerschauspieler; Dipl.-Vwt. Herbert *Tieber*, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Gemeinwirtschaft; Ignaz *Reichel*, General der Artillerie i. R.; Josef *Grabmaier*, (Sepp Löwinger) Schauspieler; Marianne *Gerzner*, Schauspielerin; Josef *Hindels*, Freiheitskämpfer, ehem. Zentralsekretär der Gewerkschaft der Privatangestellten; Herma *Kamann-Schramm*, Opernsängerin; Erni *Fellerer-Kniepert*, Bühnenbildnerin; Dr. Hans *Sittner*, Präsident der Wiener Musikakademie; György *Sebestyén*, Schriftsteller; Professor Norbert *Pawlicki*, Komponist und Kapellmeister; Dr. Bruno *Kreisky*, Bundeskanzler a. D.; Dr. Alois *Miksch*, Leiter des Rechtsmittelbüros der Magistratsdirektion Wien; Kurt *Heller*, Präsident des Österreichischen Olympischen Komitees; Prof. Friedrich *Fronz*, Nestor der Österreichischen Umweltschutzbewegung; Dr. Heinrich *Haymerle*, Botschafter a. D.; Kommerzialrat Peter *Henn*, Industrieller; Helly *Servi*, Schauspielerin; Dr. Josef *Kattus*, Obmann des Verbandes der Sektindustrie; Peter *Gürtler*, Hotelier; Ernst *Maerker*, Korpskommandant i. R.; Dr. Jörg *Kandutsch*, Rechnungshofpräsident i. R.; Georg *Blemenschütz*, Welt- und Europameister der Freistilringer; Professor Paul *Hoffmann*, Kammerschauspieler.

Der Gemeinderat hat gemäß § 4 Ziffer 6 des Statutes für die Unternehmungen der Stadt Wien den Rechnungsabschluß, bestehend aus der Vermögensrechnung zum 31. Dezember 1990 und der Erfolgsrechnung für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1990 nach Prüfung durch das Kontrollamt der Stadt Wien mit Beschluß vom 19. Juni 1991, Pr.Z. 1631, genehmigt und gleichzeitig beschlossen: Der Verlust des Jahres 1990 der Wiener Stadtwerke von zusammen 354,044.327 Schilling ist auf neue Rechnung vorzutragen.

Die am 1. Jänner 1991 vorgetragenen Erfolge der einzelnen Teilunternehmungen (in Summe der Jahresverlust 1990 der Wiener Stadtwerke von 354,044.327 Schilling) werden gegen die zum 31. Dezember 1990 bestehenden freien Rücklagen der einzelnen Teilunternehmungen verrechnet.